


ПОЛИТЕХНИК



Sydney
Australia

№ 11



Digitized by the Internet Archive
in 2011 with funding from
University of North Carolina at Chapel Hill

<http://www.archive.org/details/politekhnikseria11obed>

ОБЪЕДИНЕНИЕ ИНЖЕНЕРОВ ОКОНЧИВШИХ
ХАРБИНСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ



ПОЛИТЕХНИК

1984

No.11

Sydney
Australia

*на правах
рукописи*



**Редакционная Коллегия журнала
"Полтехник" № 11**

Слева направо сидят:

Б. Козловский, О. Коренева, Н. Венгерова

Стоят: В. Гунько, В. Егоров, Б. Коренев, В. Савчик, С. Зуев.

Адрес Редакции:

Редактор: В. Koreneff,

1 George St., LIDCOMBE N.S.W., 2141, AUSTRALIA

Напечатано типографией "Единение" – "Unification"

28-30 Regent Street, Chippendale, NSW, 2008, Australia.

ОТ РЕДАКЦИИ

Редакция журнала "Политехник" с удовольствием сообщает, что смогла выпустить журнал № 11. Юбилейный сборник № 10 имел огромный успех во всем мире. Да, именно во всем мире. Мы знаем, что он попал во все страны света и везде был встречен с радостью, любовью и благодарностью. Мы получили много отзывов о нем, которые были помещены в нашем издании "Приложение" к журналу "Политехник" № 10. Выпущенная тысяча экземпляров не могла удовлетворить всех желающих его иметь и теперь Правление Объединения Инженеров окончивших ХПИ/СМУ в Сиднее собирается переиздать этот уникальный сборник.

Казалось, что в журнале № 10 было сказано все, что можно было сказать о Харбине и тема эта исчерпана и уже больше ничего о Харбине не напишешь. И все же оказалось, что можно еще что-то сказать и написать!

Во-первых, мы поместили в этом номере несколько статей, которые Редакция получила с опозданием уже после выхода в свет журнала № 10. Во-вторых, как уже сказано, есть новые статьи о Харбине и Маньчжурии. В-третьих, многие инженеры написали о себе, о своей работе и жизни в Австралии. Начав собирать материал для журнала в феврале этого года (1984), у нас появилось много интересного материала к концу сентября и наш журнал оказался даже больше размером, нежели мы предполагали. Мы рады, что материал давался так легко и охотно и мы надеемся, что читатели найдут в этом номере много интересного.

Редакция журнала "Политехник" благодарит всех, кто дал в журнал свои статьи и фотографии; всех, кто потрудился над созданием этого журнала; сотрудников и членов Редакционной Коллегии, которые много поработали, чтобы выпустить в свет "Политехник" № 11.

Одиннадцатый выпуск журнала "Политехник", наконец, вышел в свет.

После больших усилий, затраченных на соби́рание материала, компоновки статей и трудностей с печатанием журнала "Политехник" № 10, всем участникам был нужен заслуженный продолжительный отдых.

Успех десятого выпуска превзошел все ожидания и тысяча журналов разошлись в 3—4 месяца. Честь и хвала редакционной группе во главе с редактором, коллегой Б. Н. Корневым.

Запросы на десятый выпуск продолжают до сих пор и из Австралии и из-за границы, которые Правление постарается выполнить в ближайшее время.

В одиннадцатом номере помещены статьи, которые не попали в десятый выпуск, а кроме того добавлено много нового материала, который придал журналу свежесть и разнообразие, показывающие, что журнал живет и будет развиваться, освещая современную жизнь наших политехников, рассеянных по всему миру.

Этот журнал и странички — повестки наших "Пятниц" — это наш вклад в историю жизни харбинских политехников за границей. Это наша духовная связь с австралийскими и зарубежными коллегами, наш дружеский привет всем им и подтверждение, что "есть еще порох в пороховницах", что огонек, зажженный нашими счастливыми политехническими годами, все еще светится во имя Харбинских Политехников.

Председатель Правления Объединения
инж. Д. А. Шамшури́н

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ОБЪЕДИНЕНИЯ ИНЖЕНЕРОВ, ОКОНЧИВШИХ ХПИ и СМУ, ПРОЖИВАЮЩИХ В СИДНЕЕ, ЗА ПОСЛЕДНИЕ ДВА ГОДА

Несмотря на то, что в нашей организации число членов не прибавляется, активность ее не только не снижается, а, наоборот, растет. Увеличилось значительно количество членов и их друзей, посещающих традиционные "пятницы" и другие встречи, устраиваемые членами Правления вместе с активными членами Объединения. Надо здесь отдать должное организаторам, которые прилагают все усилия, чтобы сделать эти встречи все более и более интересными.

Средняя посещаемость за 1983-84 отчетный год выразилась цифрой 62, в то время, как в предыдущем 1982-83 году эта цифра была 56, а в 1980-81 году — 44.

Правление Объединения собирается очень регулярно, а в случае необходимости Председатель устраивает и экстраординарные заседания.

Заседания проходят не только при полном кворуме, но и с присутствием многих, особо активных членов, проявляющих глубокий интерес к деятельности нашей Организации.

При десяти членах Правления редко когда на заседаниях общее число присутствующих бывает меньше этой цифры.

За последние два года, в среднем, посещаемость этих заседаний выразилась цифрой 14.

Заседания проходят очень оживленно: текущие вопросы обсуждаются подробно, со всех сторон, полюбовно выносятся определенные решения.

Большую роль в повышении интереса со стороны членов к нашим встречам я отвожу переходу их в новое помещение.

Говорить нечего — в прошлом мы провели много приятных, незабываемых "пятниц" в помещении Бервуд Сивик Холл, но нельзя скрывать тот факт, что помещение там является, все-таки, типом барака, в то время как новое место в здании "Вудсток", там же в Бервуде, в которое мы переехали в начале 1983 года, конечно, гораздо благоустроеннее, культурнее и уютнее. Дом напоминает старинную дворянскую усадьбу, но оборудованную полностью всевозможными современными удобствами, полностью отремонтированную, с просторными, застланными коврами комнатами. Приятная, удобная мебель, картины по стенам, высокие потолки — все это создает приятную атмосферу для наших дружеских встреч.

Дом стоит посередине большого сада, много места, чтобы спокойно оставить автомобиль, как внутри сада, так и снаружи. Публике новое помещение определенно понравилось, и она с удовольствием приходит на "пятницы" в эту "усадьбу".

Помимо "пятниц" Правление за последние два года провело две особенные функции: первая — это "Бал Политехников" в мае 1982 г., и вторая — сотая, юбилейная "Пятница", устроенная 3-го сентября 1982 г.

Закрытый "Бал Политехников" был устроен в ознаменование 60-й годовщины основания Харб. Политехнического Института. Состоялся он 8-го мая 1982 г. и прошел с большим успехом. Присутствовало на нем 220 человек. Для бала был снят специально существующий для этой цели "Кристалльный зал" в Райде. Играл прекрасный оркестр, был превосходный стол, интересная лотерея, вкусный сладкий чайный стол, организованный нашими неутомимыми дамами.

Празднование сотой "Пятницы" 3-го сентября 1982 г. устраивалось еще в старом помещении в Бервуд Сивик Холл. Прошло оно очень тепло и торжественно. Присутствовало около 80 человек, а это — почти максимальное количество, которое помещение может вместить.

Чтобы особо отметить этот Юбилей, всем присутствующим дамам Правление преподнесло по орхидейной бутоньерке.



60 лет Х. П. И.
Слово председателя
Д. А. Шамшурина

Новости техники
колл. С. Зуев



62-ая годовщина основания Х. П. И. (апрель 1984 г.)



Город Харбин с птичьего полета.
(На ближнем плане — центральный вокзал.)



Группа студентов, лекторов и профессоров
на ступенях ХПИ после продажи дороги Китаю.

Председатель колл. Д. А. Шамшурин, который фактически является создателем идеи "Пятниц", выступил с речью, в которой обрисовал все значение этих вечеров для каждого члена, и отметил интерес к ним со стороны членов, который не только не падает, но, наоборот, продолжает увеличиваться с каждым годом.

Были различные выступления талантливых членов, зачитывались поздравления из-за границы.

Присутствующие обменивались друг с другом воспоминаниями о первых "Пятницах", и высказывались пожелания, чтобы это прекрасное мероприятие, ставшее нашей традицией, продолжалось и дальше с таким же успехом и поддержкой членов.

Обыкновенные, не юбилейные годовщины основания ХПИ у нас, обычно, отмечаются торжественным молебном в Св.-Николаевском соборе в Стратфильде, а затем парадным обедом в Русском Клубе. Сплошь и рядом на этих торжествах, также, как, порой, и на "Пятницах", присутствуют гости, коллеги, приехавшие в отпуск сюда из Америки, Бразилии или Европы, а также из других городов Австралии.

Нам бывает очень приятно их повидать, угостить и повспомнить вместе далекие студенческие годы.

За последние годы у нас побывали в гостях инж. Женя Топорков из Америки, отсюда же приезжал инженер Костя Гредякин с супругой и инж. Юра Шляпников с женой. Был у нас из Америки тоже инженер Анатолий Карпенко, но, к сожалению, из-за ограниченности времени, он не смог присутствовать на нашей встрече. Несмотря на это, он очень заинтересовался нашей деятельностью и увез с собой ряд снимков, которые он специально с колл. А. Филадельфовым сделал в помещении "Вудстока".

Празднование нашей 62-ой годовщины основания ХПИ посетили инж. В. Бакич с супругой, которые прилетели сюда из далекой Бразилии.

В деятельность Объединения входят также небольшие пожертвования различным мероприятиям.

Правление ежегодно ассигнует небольшую сумму на покупку призов лучшим студентам Университета Нового Южного Уэльса.

Были также такие пожертвования, как, например, на постройку памятника-часовни и на проведение дорог на русском кладбище в Руквуд. Следует здесь также упомянуть о хлопотах, проделанных нашим Правлением по устройству нашего престарелого профессора М. М. Эрихмана в госпиталь для хроников Русского Благотворительного Общества в Кабраматте.

Михаилу Михайловичу сейчас 94 года, и, будучи совершенно одиноким, ему было очень трудно существовать в сдаваемой в наем комнате в частном доме. Председатель Р. Б. О. инж. Б. Н. Корнев любезно помог Правлению поместить его в отдельную комнату при госпитале, где он сейчас и проживает, вполне довольный своим новым помещением.

Крупным мероприятием нашей организации является издание журнала "Политехник", редактором которого является неутомимый инж. Б. Н. Корнев.

После выпуска в свет журнала "Политехник" № 10, все 1000 экземпляров которого были быстро раскуплены полностью, редакция издала еще "Приложение" к журналу № 10 и журнал "Политехник" № 11, копию которого Вы сейчас держите в руках, читая эту статью.

Нечего и говорить, что журнал "Политехник" пользуется большой популярностью, как в Австралии, так и за границей. Сейчас к нам все время поступают запросы о журнале № 10 с желанием его купить, поэтому в Правлении возникает вопрос, не переиздать ли журнал, чтобы удовлетворить запрашивающих. На отчетно-перевыборном собрании членов Объединения 1.6.84 общее собрание постановило переиздать журнал "Политехник" № 10 и дать соответствующее объявление в газету о записи на журнал. Т.к. спрос велик, то желающие его приобрести, пожалуйста, дайте знать сразу же редактору инж. Б. Н. Корневу или кому-либо из Правления.

Кроме журнала "Политехник" редакция издала еще книгу "Комические рассказы" инж. Б. Козловского, которая быстро разошлась за исключением нескольких оставшихся экземпляров и также книгу покойного инж. А. Алявдина "Охотничьи рассказы", вышедшую из печати уже после его кончины. Все доходы с продажи последней автор завещал в пользу редакции, а расходы по изданию взял на себя.

Вот, вкратце, деятельность нашего Объединения инженеров, окончивших ХПИ и СМУ, за последние два года.

Секр. Правления Б. Козловский.

В ОБЪЕДИНЕНИИ ХАРБИНСКИХ ИНЖЕНЕРОВ

Объединение инженеров окончивших Харбинский Политехнический Институт и Северо-Маньчжурский Университет, выпустило в свет журнал "Политехник" — юбилейный сборник № 10. Журнал должен был быть издан два года тому назад, но задержка произошла не по вине редакции журнала.

Этот долгожданный сборник — результат напряженной работы редакционной коллегии в течение почти трех лет. Юбилейный сборник не просто очередное издание журнала "Политехник", он посвящен также и городу Харбину, основанному в 1898 году, и этим изданием отмечается 80 лет этого уникального русского города, построенного на маньчжурской земле.

Редакция журнала в течение трех лет собирала сведения о Харбине, о его постройке, развитии, культурной и общественной жизни. Были использованы редкие издания, книги, газеты, приказы, журналы, воспоминания старожилов. Были найдены редчайшие фотографии, отображающие первые годы постройки Харбина, Китайской Восточной железной дороги. Есть много фотографий школ, храмов, высших учебных заведений, много снимков, посвященных искусству, спорту, медицине, быту Харбина и многим другим сторонам жизни Харбина и Маньчжурии.

Если вы начнете читать журнал — вы от него уже не оторветесь. Раскрывая сборник с красивой обложкой с четкой фотографией Харбинского Политехнического Института и просматривая его страницы, вы перенесетесь в особый мир русских в Маньчжурии с его неповторимым укладом жизни и необыкновенной историей.

Поскольку журнал издается Объединением Инженеров, окончивших ХПИ, много статей и фотографий посвящено этому высшему учебному заведению. Харбинский Политехнический Институт — гордость русских в Маньчжурии, и питомцы его, находящиеся сейчас во многих странах света, упрочили и утвердили его славу своими знаниями. Много фамилий, сведений, воспоминаний, исторических теперь уже данных о расадниках русской инженерной науки — ХПИ, СМУ, Институте Св. Владимира, Институте ХСМЛ. Все это — бесценный материал.

Много в журнале теплых, ласковых и правдивых слов о самом городе Харбине — его кипучей жизни, такой особенной и никогда уже неповторимой. Много сведений собрано, чтобы описать жизнь Харбина в хронологическом порядке. Здесь мы узнаем и о первых построечниках, о боксерском движении, об охоте на тигров, о курортах и о многом другом. Увидим на фотографии Вокзальный проспект, Китайскую улицу, Св.Николаевский кафедральный собор, реку Сунгари, магазин Чурин, "толкай-толкай" и многое другое, близкое сердцу харбинца.

Много фотографий и статей о других высших учебных заведениях Харбина — Педагогическом Институте, Ориентальном Институте, Юридическом Факультете, Медицинском Техникуме, Богословских Курсах. Есть статьи о средних учебных заведениях, о храмах — не только Харбина, но и всех линий КВЖД. Есть статья об искусстве — наших певцах, музыкантах, артистах, танцорах, литераторах, художниках. Есть сведения о спортсменах, прессе, библиотечном деле, благотворительных организациях, русской адвокатуре, сельском хозяйстве и о многом другом, что трудно перечислить в газетной статье.

Огромный диапазон всех областей жизни Харбина, и редакция журнала проделала колоссальную работу, собрав весь этот материал, все фотографии. Ведь надо было не только достать и собрать, но и проверить, сопоставить, подобрать, разделить по отделам, и только тогда уже отдать в типографию. Можно смело сказать, что юбилейный сборник "Политехник" № 10 — издание уникальное. Еще нигде и никем подобного сборника не издавалось. Были отдельные статьи о Харбине, воспоминания, печатавшиеся в русских газетах в Америке, во Франции, в нашей газете в Австралии, но сборника, полного таких разнообразных сведений о Харбине и такой массы фотографий (около 300), еще никто никогда и нигде не издавал.

Прочитав этот сборник, не один харбинец и харбинка прольют слезу, вспоминая свой необыкновенный город и его необыкновенную жизнь. А нехарбинец узнает, как был основан и построен русский город в Маньчжурии, каким ослепительным метеором промелькнул он, рассыпав яркие искры харбинской жизни по всему миру.

В пятницу, 17 октября с.г., в Русском Клубе в Стратфильде, Объединение Инженеров, окончивших ХПИ/СМУ, отметило 60 лет со дня основания Русско-Китайского Техникума в Харбине, а также отметило выход в свет журнала "Политехник" — юбилейного сборника № 10. Русско-Китайский Техникум был создан в 1920 году, в основном, по инициативе русской профессуры и общественности. Через два года, в 1922 году его программа была расширена и доведена до уровня программ российских институтов, и он стал называться Харбинским Политехническим Институтом. Таким образом, Русско-Китайский Техникум был прародителем ХПИ — замечательного высшего учебного заведения, выпустившего много квалифицированных инженеров.

Как мы достоверно знаем, в июне этого года в Харбине было торжественно отмечено 60-летие основания Русско-Китайского Техникума, и на это торжество был приглашен из Сан-Франциско русский инженер, профессор Василий Димитриевич Прянишников, окончивший Харбинский Политехнический Институт в 1931 г. и читавший лекции в американских университетах.

На встрече в Русском Клубе 17 октября, инженер С. И. Зуев сделал сообщение о Русско-Китайском Техникуме — его создании и развитии. Интересное сообщение было прослушано с большим вниманием.

Затем председатель Объединения Инженеров, окончивших ХПИ/СМУ инж. Д. А. Шамшурин попросил члена правления и редактора журнала "Политехник" инж. Б. Н. Коренева рассказать о том, как создавался юбилейный журнал "Политехник" № 10. Инж. Б. Н. Коренев в своем сообщении привел несколько интересных случаев, относящихся к истории создания журнала. После этого Д. А. Шамшурин отметил заслуги редактора Б. Н. Коренева и его супруги О. С. Кореновой в деле создания журнала, и вручил редактору от имени правления Объединения красивый кубок с эмблемой Института и именной надписью. О. С. Кореновой был преподнесен подарок.

Вице-председатель Объединения Инженеров, инженер В. А. Егоров прочитал список лиц, активно участвовавших в создании журнала "Политехник" № 10, и всем им были преподнесены подарки.

О. С. Коренева поблагодарила Правление Объединения Инженеров за внимание и сказала, что журнал "Политехник" № 10 — издание необыкновенное и со временем станет библиографической редкостью, и что даже те, кто жили в Харбине, узнают из журнала много интересного о Харбине и Маньчжурии.

Встреча инженеров прошла в дружеской обстановке и дала большое удовлетворение — отмечены были два больших события инженерной семьи — 60 лет основания Русско-Китайского Техникума и выход в свет необычайного сборника — журнала "Политехник" № 10, который создан группой энтузиастов с целью отметить 80 лет со дня основания Харбина. Все, кто создавали этот сборник, хотели внести свою лепту — отдать дань благодарности этому замечательному русскому городу. Эти энтузиасты сами собирали журнал, складывали страницы, короче говоря, сами провели всю техническую работу (помимо типографской) и работали безвозмездно, так как журнал не преследует материальных целей и издан для инженеров, харбинцев и их друзей.

Выход в свет этого журнала — радостное событие и для Объединения Инженеров и для редакционной коллегии журнала, и для всех харбинцев, помнящих и любящих свой город.

И. З.
Газета "Единение"
от 28.11.1980 г.
г. Сидней.

ЮБИЛЕЙНОЕ ТОРЖЕСТВО В ОБЪЕДИНЕНИИ ИНЖЕНЕРОВ, ОКОНЧИВШИХ ХАРБИНСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

29 апреля с.г. в помещении Украинского Клуба в Лидкомб (Сидней) состоялась юбилейная встреча — бал Объединения Инженеров, Окончивших Харбинский Политехнический Институт, отмечающих 50 лет со дня основания своего Института. Как уже сообщалось ранее, самая дата основания Х.П.И. — 2 апреля — была отмечена молебном, совершенным ЕВП Архиепископом Феодосием в храме в Кройдоне, а юбилейные торжества были назначены на 29 апреля.

Большой зал Украинского Клуба был красиво декорирован пальмовыми ветвями (труды супругов Рухлядовых) и цветами. На каждом столе стояли эмблемы Института (рисунки инж. В. В. Кокшарова). Кроме этого на столах были пасхальные крашеные яйца и большое разнообразие изысканных блюд, красиво сервированных. Вдоль одной из стен зала стояли стенды с большим количеством фотографий, полученных от питомцев Х.П.И. как здесь в Австралии, так и из-за границы. Здесь были фотографии Института, профессуры, снимки лабораторий, фотографии из студенческой жизни, из теперешней жизни инженеров в Австралии, Америке и других странах. На стенде журнала "Политехник" были представлены все номера журналов, выпущенные за эти годы; снимки, показывающие работу Редакционной Коллегии и приветствия от инженеров и их друзей по поводу золотого юбилея ХПИ, полученные из Америки, Германии, Бразилии, Аргентины, Канады и других стран.

На юбилейную встречу многие инженеры специально приехали из других городов — Брисбена, Мельбурна, Джилонга, Гонконга. Многие приехали с семьями. Чувствовался исключительный подъем у всех присутствующих, прибывших на редкое торжество. Торжественность этой встречи подчеркивалась официальными вечерними костюмами мужчин и нарядными вечерними туалетами дам.

Торжество открылось официальной частью. Большой стол на сцене, за которым разместился почетный президиум, был накрыт скатертью двух цветов — синей и зеленой — цвета механического и строительного факультетов, причем и на синей, и на зеленой части скатерти были прикреплены эмблемы соответствующих факультетов. В глубине сцены во всю ее ширину было нарисовано здание ХПИ, а по бокам его — стилизованные эскизы по строительно-механическим специальностям.

Места в Почетном Президиуме заняли: Председатель Объединения Инженеров, Окончивших ХПИ, инженер Д. А. Шамшурин; секретарь инж. Е. В. Сергиевский; Юбилейная Комиссия в составе: инженеры В. А. Егоров, В. Д. Румянцев, Н. Ф. Бутвилло, И. И. Чупров; Редактор журнала "Политехник" инж. Б. Н. Коренев; бывший председатель Объединения инж. Б. Н. Стоянов; старшие по выпуску инженеры В. В. Яценко-Хмелевский и Д. С. Скоблин; представители от администрации ХПИ М. А. Серебряков и В. Г. Савчик и представительницы от Дамского Комитета: инж. И. В. Черноус и г-жа Л. Зезюкевич.

Торжественное заседание открыл Председатель Юбилейной Комиссии инж. В. А. Егоров, попросивший почтить вставанием и минутой молчания память всех почивших профессоров, лекторов и бывших питомцев ХПИ. Далее выступил Председатель Правления Инженеров, окончивших ХПИ, в Сиднее инж. Д. А. Шамшурин, который поздравил всех со знаменательной датой пятидесятилетия со дня основания Института и от имени Правления поблагодарил Юбилейную Комиссию и Дамский Комитет за организацию и проведение торжества, а редактора журнала "Политехник" — за прекрасно изданный журнал. Секретарь Юбилейной Комиссии инж. Н. Ф. Бутвилло прочитал поздравления с золотым юбилеем, полученные из разных городов и стран.

Председатель Юбилейной Комиссии вкратце обрисовал историю образования и развития Харбинского Политехнического Института, который возник 16 октября 1920 года под именем Русско-Китайского Техникума; затем 2-го апреля 1922 г. был преобразован в Русско-Китайский Политехнический Институт и позднее в 1928 г. был переименован в Харбинский Политехнический Институт. Докладчик упомянул, что и ЕВП Архиепископ Феодосий в своем слове на молебне 2-го апреля отметил Институт, как единственное чисто русское Высшее Техническое Учебное Заведение в рассеянии, где все преподавание велось русскими профессорами на русском языке (до 1958 г.). Высокий стандарт знаний, данных Институтом, позволил инженерам сразу же занять хорошие положения как здесь в Австралии, так и в Америке, Германии и других странах, где дипломы ХПИ признаны равноценными с местными университетскими дипломами. Среди питомцев ХПИ, работающих по своей специальности, необходимо отметить профессора Василия Прайан (Прянишников), который является деканом Механического Факультета в Америке. Питомец ХПИ, покойный профессор А. И. Чернявский, был деканом Механического Факультета Университета в Массачузетс (Америка). М. С. Носарь только что защитил докторскую диссертацию в Университете Нью Саус Уэльс в Австралии.

Профессура ХПИ не только давала знания студентам, но и приучала к обоюдной дружбе и объединению. Профессура всегда и везде стояла во главе объединений инженеров и показывала личный пример. И здесь в Австралии она положила основу объединения инженеров, которое насчитывает сейчас более 150 членов.

Вице-председатель Юбилейной Комиссии В. Д. Румянцев от лица Юбилейной Комиссии вручил юбилейные эмблемы в виде нагрудника с буквой "П" и цифрой "50" старшим по выпуску инженерам, проживающим в Австралии: В. В. Яценко-Хмелевскому, Д. С. Скоблину и отсутствующим по болезни Л. С. Будаган и В. В. Браман.

Затем В. А. Егоров вручил юбилейные эмблемы Правлению Сиднейского Объединения, Председателю Правления Д. А. Шамшуруину, основателю Объединения в Сиднее инж. Б. П. Стоянову, Редакционной Коллегии журнала "Политехник" в лице редактора инж. Б. Н. Коренева и Дамскому Комитету в лице инж. И. В. Черноус и г-жи Л. Зезюкевич (за отсутствием председательницы М. И. Брагиной).

Такие же эмблемы посланы в Америку инж. Н. П. Калугину — первый выпуск Дорожно-Строительного Факультета в 1924 г. и Правлению Объединения Инженеров, окончивших ХПИ, в Сан-Франциско.

Инж. В. В. Яценко-Хмелевский сказал ответное слово от имени старших по выпуску инженеров.

Инж. В. В. Кокшаров прочитал адрес от имени инженеров, окончивших ХПИ, проживающих в Брисбене.

В заключение Председатель Объединения инж. Д. А. Шамшурин поднял бокал за Харбинский Политехнический Институт и все дружно его поддержали.

Была поставлена студенческая программа артисткой Т. Бугаевой, написавшей специально к этому дню скетч, в котором приняли участие артисты: А. Демидов, Ю. Кривоуцкий и К. Мавридис. Со злободневными частушками выступали Л. Каганер, Ю. Кривоуцкий, инж. Н. Кукаркина и инж. Глущинский. Приз за вальс — статуэтки — танцующая пара — получили Т. Бугаева и инженер Б. П. Стоянов.

Эта торжественная встреча была данью уважения и благодарности инженеров своему Институту, давшему им солидные знания, крепко поставившему их на ноги и заложившему единение и дружбу между коллегами. Можно было наблюдать трогательные сценки, когда инженеры, уже в солидном возрасте, не видевшие друг друга много лет, обнимали друг друга, и как-то молодо блестели их глаза, когда начинались расспросы, разговоры и воспоминания, и текла нескончаемая беседа весь вечер...

Это торжество было каким-то особенным — полным и целеустремленным — может быть потому, что здесь все были свои — все из одного города, все окончившие одно и то же Высшее Учебное Заведение, связанные с юности общими интересами и пронесшими их через всю жизнь. Честь и хвала инженерам, питомцам Харбинского Политехнического Института, умеющим так ценить свой Институт и так хранить и беречь его память!

Ольга Коренева
Газета "Единение" Сидней.
2 июня 1972 г.

ПРАЗДНОВАНИЕ 60-ЛЕТИЯ ХПИ

Объединение инженеров, окончивших ХПИ/СМУ /Сидней/ отметило 60-летие со дня основания Харбинского Политехнического Института устройством "Бала Политехников", который состоялся 8-го мая 1982 г. в прекрасном помещении "Crystal Ballroom"

Правление Объединения во главе с председателем инж. Д. А. Шамшуриным и вице-председателями инж. В. А. Егоровым и инж. А. А. Логуновым много потрудились над организацией этого бала, который был интересным событием в местной жизни. Этот бал привлек гостей из других штатов Австралии и даже из США.

Всем прибывшим на бал были приколоты ленточки с юбилейной датой "по чинам": так инженерам-электромеханикам синего цвета, инженерам-строителям зеленого, а гостям белого цвета.

Бал был открыт официальной частью. Под эмблемами Политехникума и надписью юбилейной даты 1922–1982 разместился президиум в составе инженеров: председатель Объединения Д. А. Шамшурин, вице-председатели В. А. Егоров и А. А. Логунов, казначей А. С. Филадельфов, редактор журнала "Политехник" Б. Н. Коренев, председатель Ревизионной Комиссии Н. Н. Садовников, Б. П. Стоянов, адъюнкт-профессор ХПИ В. Г. Савчик, гость из Бризбена В. В. Кокшаров, гость из Мельбурна П. Ф. Качин (выпуск 1926 г.) и представительница Дамского комитета Л. М. Логунова.

За отсутствием секретаря собрания объявлял М. Д. Ястребов. Открывая собрание Д. А. Шамшурин призвал всех присутствующих почтить память всех ушедших в иной мир профессоров, лекторов, служащих Института и коллег-инженеров. Далее в своем слове Д. А. Шамшурин поздравил всех собравшихся с торжественной юбилейной датой и поблагодарил своих помощников за прекрасно организованный бал. Далее выступил инж. Б. П. Стоянов, один из первых председателей Объединения в г. Сиднее, затем инж. В. В. Кокшаров, представитель Бризбенского филиала Объединения инженеров ХПИ, затем инж. П. Ф. Качин, прибывший из Мельбурна. Вице-председатель В. А. Егоров зачитал приветствие от Правления Объединения инженеров ХПИ в Сан Франциско (США) и от инж. В. Д. Румянцева (вып. 1927 г.), отсутствовавшего по болезни.

Было отмечено также десятилетие деятельности на посту Председателя Объединения инж. Д. А. Шамшурина и вице-председатель инж. А. А. Логунов от лица Правления преподнес ему подарок – кубок с эмблемой наплечником на нем.

В заключение собрания поэтесса Лидия Ястребова прочитала с большим настроением свои лирические стихи "Alma Mater" специально написанные ею для 60-й годовщины.

Программу бала подготавливали и проводили супруги Л. А. и М. Д. Ястребовы в полном сотрудничестве с М. А. Кореновой и прибывшей из Мельбурна Галиной Сухой.

Г. Сухова открыла программу, прочитав свои собственные стихи. Выступившая затем Таня Черненко с чувством исполнила несколько романсов, аккомпанировала Л. М. Раменская. Ее выступление было тепло принято публикой. Лидия Ястребова и Маргарита Коренева выступали с дружескими частушками.

Традиционный приз за вальс был присужден чете Т. и О. Черненко.

Лотерея великолепных вещей была организована Н. Е. Егоровой и разыграна Л. В. Павловой и Г. Сухой.

К этому юбилейному дню редактор журнала "Политехник" инж. Б. Н. Коренев приурочил выпуск "Приложения" к журналу.

На балу г-жей Л. М. Логуновой и г-жей Л. Шамшуриной был организован прекрасный чайный стол, как всегда, быстро разошедшийся.

Оркестр под управлением Л. Родионова создавал настроение, и его репертуар был исключительно приятен.

Бал затянулся почти до 2-х часов ночи и многие расходились по домам с неохотой, унося приятное воспоминание об особенном бале.

В заключение хочется указать на энергию, инициативу и предприимчивость некоторых членов Правления во главе с председателем инж. Д. А. Шамшуриным и энергичным исполнителем всех начинаний инж. В. А. Егоровым.

Пожелаем Объединению дальнейшего процветания, будущих встреч и будущих юбилеев.

Галина Филадельфова
г. Сидней, Австралия
(Газета "Русская Жизнь"
Сан-Франциско.)

2-го апреля с.г. исполнилось 60 лет со дня основания Харбинского Политехнического Института в Маньчжурии. Эту дату Правление Объединения Инженеров, окончивших ХПИ и СМУ отметило благодарственным молебном в воскресенье 4-го апреля с.г. в Св.Петропавловском Кафедральном Соборе в Стратфильде (Сидней), который совершил прот. о. И. Стукач в сослужении протодиакона о. А. Павлова. Пел хор под управлением В. Лаптева. После проникновенного и торжественного молебна было провозглашено многолетие высокому питомцу ХПИ Высокопреосвященнейшему Филарету — Митрополиту Восточно-Американскому и Нью-Йоркскому, Первоиерарху Русской Православной церкви за рубежом.

Митрополит Филарет окончил ХПИ в 1927 г.

Также было провозглашено многолетие всем ныне здравствующим профессорам, лекторам, служащим ХПИ, Правлению и членам Объединения и всем инженерам, окончившим ХПИ.

Была провозглашена вечная память основателям ХПИ и всем, ушедшим в иной мир, учившим и учившимся в Институте.

После молебна в Русском Клубе в Стратфильде состоялась чашка чая со студенческими пирожками и собравшиеся инженеры с семьями провели время в воспоминаниях и дружеских разговорах.

Интересно отметить, что Х.П.И. продолжает свое существование в Харбине и является на сегодня ведущим Политехническим Институтом Китая. Новая администрация признает дату основания ХПИ — 17 октября 1920 года, когда русскими был основан в Харбине Русско-Китайский Техникум. В 1980 г. в Харбине праздновали 60-ю годовщину основания ХПИ. На этих торжествах по приглашению кит. правительства присутствовали профессора STANFORD UNIVERSITY, U.S.A., а также проф. V. D. Prian — бывший глава Механического Отделения CALIFORNIA STATE UNIVERSITY — (В. Д. Прянишников, инженер ХПИ выпуска 1931 г., ныне покойный).

Русские инженеры, окончившие ХПИ, празднуют дату 2-го апреля 1922 г. — день, когда Русско-Китайский Техникум был преобразован в Русско-Китайский Политехнический Институт. Позднее в 1928 г. Р.-Китайский Политехн. Инст. был переименован в Харбинский Политехнический Институт и до сих пор существует под этим названием.



АЛЬМА МАТЕР

что в переводе с латинского —
щедрая мать.

У человека есть еще одна, вторая мать,
Родившая его в чудесный мир познания.
Ведь это же она смогла его поднять
К прогулке по луне от слепоты незнания.

Ведь это же она сняла тяжелый труд
С него и этим цепи рабства расковала.
Ведь это же она болезни, что несут
Страдания и смерть, к нему не допускала.

Ведь, это же опять она, когда он рос,
Ему в правдивых сказках как бы намекала
На путь неведомый в мир дальних ярких звезд,
Куда и разум и мечтанья зазывала.

И в окружении ее забот двадцатый век
Открылся нам блестящей панорамой...
Вот, ведь, за что давно уж человек
Назвал ее с любовью Альма Матер — Щедрой Мамой.

Сюда мы все пришли, чтоб справить юбилей.
Ведь Политехникуму, вашей Альма Матер,
Сегодня шестьдесят, и для ее детей
Незабываемой должна быть эта дата.

Так много лет назад в далеком Харбине
Родился Институт. Всегда вам помнить нужно,
Что где бы кто ни жил в любой чужой стране,
Связь надо сохранять и жить друг с другом дружно.

Питомцев Х.П.И., всех вас, кто здесь и тех
Далеких, в Х.П.И., учившихся когда-то.
Иль кто работал там, хочу поздравить всех
С шестидесятилетием вашей Альма Матер.

Лидия Ястребова
1982 г.

МИХАИЛ НИКОЛАЕВИЧ ПОКРОВСКИЙ ИНЖЕНЕР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Я учился с начала основания Института в "Остроумовский" период Кит. В. ж.д. (он был Управляющим К. В. ж.д.), о котором, может быть, многие коллеги и не слышали. Как фотограф-любитель я имел альбом снимков из жизни нашего курса, летней практики, изысканий (я участвовал в двух) и несколько альбомов постройки Хухайской железной дороги от Сумбея до Бейлинцзы (около 120 кил) в 1926 и 1927 г.г. под управлением инж. Бориса Васильевича Остроумова.

Я работал сначала проектировщиком мостов, а потом — на постройке больших мостов как старший инженер по искусственным сооружениям. Это была забываемая эпопея, особенно для молодого инженера. Все, кто помнит (боюсь, что таких не осталось!) В. В. Остроумова, как управляющего К.В.ж.д., знают, что значит работать под его начальством.

На этой постройке работали инженеры моего выпуска: С. Н. Покровский (мой брат), В. В. Яценко-Хмелевский и В. Г. Мелихов, а также Н. Белоножкин, Кокорев и Венсан (насколько помню).

Много у меня снимков Харбина, в частности наводнения 1932 г. (Тогда китайцы верили, что "воду принесли с собой японцы". Китайцы, чтобы "умилостивить" водяного бога, топили свинью в Сунгари. Свинья всплыла, бог ее не принял, и Харбин затопило!) Я посылал в Австралию снимки моему другу Володе Яценко-Хмелевскому, но думаю, что он не поделился с Вами, унес их в могилу. Всеми моими материалами я мог бы наполнить целую книгу

Мой отец (бывший директор правительственной гимназии в г. Благовещенске на Амуре) был директором Хорватовской гимназии с 1921 до 1925 года.

О моем отце, как о директоре Пушкинской гимназии, было очень тепло сказано в сборнике "Политехник" № 10.

Я посылаю Вам копию моего диплома, описание моих работ в Китае и в Америке и копию отзыва о них представителя Берклейского университета, что очень важно для сведения тем, кто почему-то распускал слухи о том, что американцы нас "не признают" и мы в Америке были только "чертежниками".

В приведенном списке 16-ти инженеров только восемь из них — П. А. Щелков, М. Н. Покровский, С. Н. Покровский, В. Г. Мелихов, Л. С. Будагиянц, В. Н. Агуров, Б. В. Дистерло и В. В. Яценко-Хмелевский — дошли с самого начала до пятого курса: остальные восемь учились со старшим курсом и "отстали" от "шести первых", присоединившись к нам. Мы звали их "старшие коллеги".

Если будете еще издавать журнал или "Дополнения" к Юбилейному Сборнику, то, пожалуйста, пометьте мою вышеописанную поправку к странице 11 Юбилейного Сборника. Я должен заметить, что на странице 11 в списке второго выпуска (1925 г., январь) почему-то выпущена седьмая строчка. Нужно читать: "11. Покровский М. Н.", т.е. кто-то по недоразумению вынул из набора (еще до печатания) мою фамилию вместе с порядковым номером "11". Я просмотрел "замеченные опечатки" и "Дополнение", но ничего относительно меня не нашел.

У нас в Сан-Франциско живут четыре инженера нашего выпуска: М. Н. Покровский, С. Н. Покровский, П. А. Щелков и Б. В. Дистерло (до его смерти в августе 1977 г.). В 1970, 1971, 1972 и 1973 гг. мы собирались праздновать годовщину нашего окончания института (45-ую, 46-ую, 47-ую и 48-ую).

В Сан-Франциско живет и Н. П. Калугин, единственный представитель первого выпуска инженеров.

Добавлю еще об отношении американцев к русским инженерам, в частности к нам. Русские всегда подвергались сокращению последними или просто удерживались даже после возраста 65 лет, когда нужно было по уставу фирмы уходить в отставку. Так было со мной и с Н. М. Нашивочкиным. Мы оба служили до пенсии от "Дель Монте Корпорэшн" (я — 9 лет, а он чуть ли не 20!). Меня задержали на два года, т.к. им нужно было два инженера, чтобы заместить меня (инженера-конструктора и инженера-строителя).

Мы все примерно одинакового возраста (приблизительно 80 лет). Я работал до 75 лет, а Петя Щелков работает до сих пор!

У меня же большой "клан": три замужних дочери, из которых одна — доктор медицины, три внука и одна внучка. Один внук через полтора года будет инженером-механиком, и за свои успехи он получил в прошлом году осенью стипендию в 600 долларов от нашего Объединения окончивших Харбинский Политехнический Институт, а в этом году, осенью 1981 г., он опять получил стипендию, на этот раз — 750 долларов!

Надеюсь, что я увижу поправку о моем окончании Института в каком-нибудь из следующих журналов "Политехник", за что заранее приношу Вам благодарность.

Ноябрь 1981 г.
Сан-Франциско

ИВАН СТЕПАНОВИЧ ЗАДОРЖНЫЙ ИНЖЕНЕР ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ

Краткие сведения о работе

Родился в 1908 году. Поступил в Харбинский Политехнический Институт в 1926 году и прослушал полный курс наук Инженерно-Строительного Факультета, получил звание Инженера Путей Сообщения в 1931 году.

С 1931 г. по 1934 г. жил в г. Харбине, имея частные занятия со студентами (главным образом китайцами) при ХПИ (занятия были на русском языке).

С 1934 г. по 1953 г. жил в г. Шанхае, был на службе в конторе инж. Васильева. Расчитывал железобетонные и стальные конструкции, включая два 10-этажных здания для квартир, один театр, один ангар и др. (Работать приходилось на английском языке).

С 1936 г. по 1940 г. жил в г. Тяньцзине и служил в китайской строительной компании "Де Шен".

На два года был отправлен в провинцию Шан-си на постройку каменной плотины, 2 регуляторов воды, 2 шлюзов, 2 отводов воды и двух главных каналов. Все эти работы предназначались для ирригации долины реки Сан-Ган (на этих работах говорить приходилось только на китайском языке).

С 1940 г. по 1946 г. жил в Тяньцзине и служил в большой китайской фирме "Ци-Ан".

В работу входили: проекты школ, контор (оффисов), домов-квартир.

Конструкции были железобетонные, металлические, кирпичные, деревянные.

Также приходилось расчитывать центральное отопление зданий и руководить постройкой. (На службе в конторе и на постройках употреблялись главным образом английский и китайский языки).

С 1946 г. по 1947 г. жил в г. Калгане (на севере от Пекина). Занимался восстановлением железнодорожного металлического моста, взорванного во время военных действий в том районе. (Говорить приходилось только по-китайски).

С 1947 по 1948 г. жил в г. Шанхае и служил в конторе инж. А. Коррит. В работу входило сооружение фундаментов для динамо-машин Шанхайской Электрической Компании. (В конторе и на постройке говорили только по-английски).

С 1948 г. по 1959 г. жил в Аргентине. Первые два года занимался расчетами и черчением в строительной конторе, а затем 9 лет был доверенным строительной (подрядной) и проектировочной фирм.

Работа была административного и инженерного характера.

Постройки были сосредоточены на юге Аргентины в Патагонии и простирались от г. Камаронес до Огненной Земли. Местожителство и главная контора были в городе Комодоро Ривадавия. Проектировались и строились церкви, школы, отели, правительственные здания, силосы и здания для цементного завода, здания для цинкового завода, резиденции и др. сооружения (вся жизнь и работа проходили на испанском языке).

С 1960 г. по 1978 г. жил в США. Местожителство: город Сеатл. Состоял на службе в инженерно-строительной конторе.

В работу входило проектирование и расчет зданий из различных материалов: — церкви, школы, университетские постройки, конторы, квартиры, складочные помещения и др., а также расчет мостов, виадуков, тоннелей и др. тяжелых сооружений. (Все работы велись на английском языке).

1978 г.
Сеатл, США

ИНЖЕНЕРЫ В АВСТРАЛИИ

Моя коротенькая статья о первой встрече харбинских политехников в Сиднее была помещена в № 1 нашего журнала "Политехник", выпущенного 2 апреля 1969 года. На этой первой встрече присутствовали коллеги М. Юхоцкий, С. Медовой, В. Махно, Г. Борисоглебский и я.

Первым харбинским политехником, который был принят в Организацию Инженеров Австралии был Миша Юхоцкий по рекомендации русского инженера Владимира Кармальского, окончившего Томский Технологический Институт и попавшего сюда в Сидней, Австралия, через Францию в конце двадцатых или начале тридцатых годов.

Мише Юхоцкому попасть в Организацию Инженеров Австралии было нетрудно, т.к. кроме харбинского диплома он также имел диплом, кажется, от Института Технологии в Массачусетсе, так что обошлось без всяких экзаменов.

Для меня попасть в Организацию Инженеров Австралии было гораздо труднее, т.к. про наш Политехникум в Сиднее и в Австралии мало или даже ничего не знали и, откровенно говоря, к нашему диплому относились подозрительно. Когда в конце 1942 года я подал прошение, подписанное Мишей Юхоцким, В. Кармальским и г. Деннис, который был главным инженером-проектировщиком по мостам в Департаменте Шоссеиных Дорог, где служил Кармальский, то в декабре 1942 года получил письмо, что я должен держать отдел "Би" экзаменов, чтобы быть членом Организации. К своему прошению я приложил свои контракты по постройке водоснабжения в городах Гири, Учжоу, Наннин, Лючжоу, Макао, Кантон и Гонконг как главный инженер, которые я имел с собой в Сиднее. Весь же мой технический багаж, книги, чертежи, расчеты и записки к альбому прогрессивных строительных работ пропали в Гонконге при занятии его японцами.

В ответ на письмо от экзаменационной комиссии я написал свое согласие на экзамены, но нашел в сборнике правил и названий предметов один пункт, по которому можно было инженеру с пятнадцатью годами опыта на ответственной позиции написать тезис вместо экзамена, что я и приложил, и это было принято экзаменационной комиссией. В феврале 1944 года я получил удостоверение о принятии меня членом Организации и счет на шесть гиней, которые я с удовольствием заплатил. Большую грамоту, которую можно вешать на стену, получил через две недели после сертификата. Звание действительного Члена Организации Инженеров-строителей Лондона я уже получил позднее в Гонконге и тоже с трудностями, через Директора Департамента Шоссеиных Дорог. Автоматически членов Организации Инженеров Австралии в британские Организации Инженеров не принимают.

Леня Будагян выбрался из Англии в январе 1942 г. и поехал в Сидней через Индо-Китай, Кунмин и Индию уже в мае 1942 г.

Я был в Министерстве Военного Снабжения, а Леня попал на фабрику взрывчатых веществ на полгода. Потом он был переведен в Брисбен в Американскую Службу Снабжения для постройки временных барачков для американцев, а через год в Сидней, сперва в Морское Ведомство, а потом в Департамент Шоссеиных Дорог. Я думаю, что в 1943 или 1944 году он тоже подал прошение в Организацию Инженеров Австралии и также как и мне ему пришлось писать тезис. Его тема была "Вибрированный бетон", который был введен Фабером при постройке больших зданий для Кампании "Коулунская Набережная". Когда он подал свой тезис и когда он был принят — сказать не могу, кажется, его также рекомендовали Юхоцкий и Кармальский.

Хочу упомянуть, что писать тезис, делать расчеты и делать чертежи в 1942/43 годах было очень трудно. Из-за войны мы в Министерстве Военного Снабжения работали пять дней в неделю с восьми часов утра до пяти часов вечера и с шести часов вечера до десяти часов вечера. "Пабы" были открыты только с пяти до шести часов вечера. Я писал тезис по ночам и по праздникам, которых было очень мало.

По вызову Колониальной Конторы в Лондоне я вылетел в Гонконг из Сиднея в октябре 1945 года, так что сказать, когда были приняты Борисоглебский и Махно, я не могу. Когда я был в Сиднее во время шестимесячного отпуска в 1950 и 1955 гг., то попал на собрание русских инженеров (я и Кармаль-

ский устраивали эти собрания во время войны). Думаю, что к тому времени в Организацию Инженеров Австралии уже было принято несколько русских инженеров из Харбина. Политика в отношении принятия харбинских политехников в Организацию была очень неровная и неопределенная. Некоторых принимали только как членов-окончивших, некоторых как действительных членов, а хорошего инженера Александра Даниловича Иенас заставили держать экзамены, которые он выдержал по четырем дисциплинам, будучи уже в возрасте более шестидесяти лет.

Из Гонконга я рекомендовал на прием в Организацию Инженеров Австралии Коку Гальфтера и покойного Яшу Френкеля, также нескольких британцев и китайцев. Здесь в Сиднее, служа в Водопроводном Отделе, рекомендовал нескольких наших политехников.

Думаю, что это будет интересно прочитать.

В. Д. Румянцев

О КОЛЛЕГЕ Н. А. ГАЛЬФТЕР

Международный Биографический Центр, находящийся в Кембридже, Англия, известил доктора инженерных наук колл. Николая Андреевича Гальфтер о том, что его фамилия будет помещена в издании сборника "International Who's Who in Engineering".

Колл. Н. А. Гальфтер написал свой труд "Underground Power Cables", который был опубликован издательством Лонгман, Лондон и Нью-Йорк в 1982 г. Это первое издание сборника "International Who's Who in Engineering" будет выпущено в 1984 г. и будет повсюду разослано.

ПЕРВЫЕ ШАГИ В АВСТРАЛИИ

В этой небольшой статье мне хочется поделиться своими воспоминаниями о приезде в новую для меня страну Австралию и о том влиянии Р.К.П.И., которое играло большую роль в устройстве моей жизни, а также и дальнейшего ее развития.

Приехал я в Австралию в августе месяце 1953 г. и был некоторое время гостем у младшего брата, который работал на постройке дамбы. Гостить было приятно, но надо было как-то приспосабливаться к новой стране. Мы имели несколько автомобильных поездок по Сиднею, но все было чужое — улицы, дома, люди, отсутствие китайцев, и я чувствовал себя совершенно чужим в этой новой для меня стране. Тем не менее, надо было устроиться, и я начал отвечать на газетные объявления.

Мы в Харбине всегда любили железную дорогу, и поэтому когда Департамент железных дорог дал объявление об инженерной позиции, я написал туда и быстро получил оттуда приглашение на интервью, а за ним последовало и устройство. Как выяснилось позднее, на железной дороге работал наш инженер Володя Морозов, и когда администрация спросила его обо мне, он, не видя меня много лет, сказал, что он меня знает. Володя был хороший инженер и на очень хорошем счету. На первых порах он был для меня большой поддержкой на новом месте и в новой стране. Сегодня его уже нет в живых. Мир его памяти.

При устройстве на новом месте надо было как-то обосноваться в Сиднее, и на первых порах инженер Н. Л. Кичий предложил мне свое гостеприимство. Мы гуляли по городу, он показал мне музеи и картинную галерею, а также привел меня на собрание харбинских инженеров, где председательствовал В. Махно. Я встретил много знакомых коллег, а также познакомился с новыми друзьями. После доклада мы все пошли в кафе Репина, где разговоры и дебаты продолжались. Потом мы весело торопились на электрический поезд, так как на своих мотокарах мало кто тогда еще ездил. На душе у меня стало легче.

Постепенно жизнь наладилась. Нашлась работа по душе, появились дома и автомобили. Принадлежность к корпорации Р. К. П. И. всегда имела важное значение.

Общество Русских Инженеров, как я его застал в 1953 году, состояло из русских инженеров всех деноминаций. Большую роль в жизни русских инженеров играл инженер Карамальский. Это был весьма заслуженный инженер во всех отношениях, с большим влиянием в Организации Инженеров Австралии, и благодаря его стараниям эта Организация признала дипломы русских инженеров, в том числе дипломы Харбинского Политехнического Института.

Х. П. И. в это время был в значительной мере представлен инженером М. Юхотским, который кроме высокой академической квалификации был исключительно популярен среди всех, кто его знал. Теперь его уже нет в живых, но память о нем жива.

С течением времени ввиду разных точек зрения в Объединении Инженеров общество разделилось и фактически перестало существовать, и только единственная группа инженеров Х. П. И. продолжала свою деятельность. Мы продолжали оставаться сплоченной организацией в тех же принципах, в которых мы были в стенах Политехнического Института. Председатель и секретарь назначались на один год, и было две обязательных встречи, устраиваемых второго апреля и на Рождество.

С течением времени функции Объединения стали возрастать и в 1965 году энергичный инженер Б. Стоянов реорганизовал объединение Х. П. И. в организацию, которая начала устраивать встречи, оказывать посильную помощь там, где она была нужна. Начал издаваться традиционный прекрасный журнал "Политехник" под руководством бессменного и любящего свое дело инженера Бориса Коренева и редакционной комиссии. Влияние журнала, который находит пути во все страны мира, способствует сплочению нашего Объединения.

Объединение Х. П. И. участвует во всех общественных проектах и начинаниях, и мы гордимся результатами — выстроена прекрасная часовня, проведены дороги на кладбище; наши инженеры работают во всех общественных и церковных организациях. Наши инженеры прочитали много докладов на разные исторические темы, а также и о других научных достижениях.

Наше Объединение дружно работает под председательством инженера Д. А. Шамшурина.

Многие из нас состарились, а других уже и нет с нами, но мы продолжаем работать в нашем Объединении. потому что это приятно и почетно.

А. С. Филадельфов

МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД "ЛОГА" (Воспоминание о создании завода.)

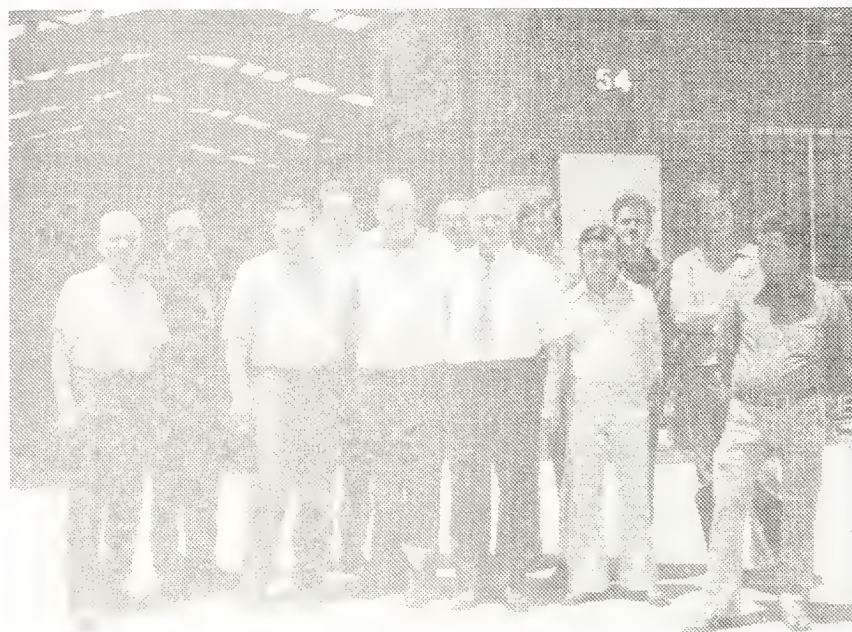
Приехав из Китая в г. Бризбен в 1959 году, я сосредоточил все свое внимание на том, чтобы создать свое инженерное предприятие наподобие того, которое было у меня в г. Харбине.

Мне удалось довольно быстро устроиться в Бризбене на железную дорогу в проектировочный отдел С. Ц. Б. (Сигнализации, Централизации и Блокировки), чему мне помог 15-тилетний опыт работы на Харбинском Железнодорожном Узле и в лаборатории С. Ц. Б. в Х. П. И. В этом деле я участвовал главным образом в проектировании автоматической сигнализации при пересечении железных и шоссейных дорог на одном уровне и в автоблокировке.

Все свободное от работы на железной дороге время я посвящал знакомству с условиями для начала своего инженерного дела. Мне представлялось три варианта: 1. Войти компаньоном в уже существующее инженерное предприятие (в этом случае от меня требовался труд и небольшой капитал), 2. Приобрести



Механический завод "ЛОГА"



Высококвалифицированный штат завода "ЛОГА"

рести в долгосрочную аренду участок индустриальной земли, а на ней построить, а затем оборудовать небольшое предприятие. 3. Купить уже готовое небольшое инженерное дело с заказами, с оборудованием и существующим штатом.

Прошел приблизительно год, прежде чем я пришел к решению, что в г. Бризбене очень трудные условия, чтобы начать свое инженерное дело при скромных средствах, слабом знании местных условий и языка. В Бризбене я видел много мебельных фабрик и можно было кое-что предпринять в этом направлении, но меня это не интересовало; я был плохо знаком с мебельным производством.

Съездив несколько раз в г. Сидней я понял, что здесь более развита промышленность и очень нужны квалифицированные специалисты для обслуживания различных промышленных предприятий. Переехав в Сидней, я устроился на интересную работу в Электро-техническое проектное бюро, правда, сменив до этого несколько кратковременных работ.

Через четыре года, познакомившись ближе с городом и возможностями, мне удалось купить на большой депозит и долгий срок выплаты небольшую индустриальную землю (Вариант 2), а затем построить на передней части участка небольшую фабрику. Чтобы осуществить это, я должен был работать сам по субботам и воскресеньям и по вечерам в будние дни. Как только фабрика была построена, встал вопрос, как получить заказы, где искать работу для фабрики. Много было волнений, переживаний, что делать? как быть? Фабрика построена — а что дальше? Как сдвинуть это все, как сделать ее жизненной — работающей. Ведь были положены невероятные труды, масса забот и много лет ограничений во всем. Что, если это все построено "на песке"? Многие друзья и знакомые очень пессимистично смотрели на мой проект. "Напрасно все это, все равно ничего не выйдет. В чужой стране, без капитала, без языка, без знаний местных условий"..... Но я не вполне был согласен с этим.

Обойдя несколько крупных заводов и фабрик мне в конце концов удалось получить несколько интересных заказов на изготовление автомобильных частей и запасных частей и оборудования для быстро развивавшихся в то время заводов по изготовлению пластиковых и алюминиевых деталей. Купив через финансовые компании самое необходимое для нового промышленного предприятия оборудование — электрическую сварку, автоген, сверлильный, токарный и фрезерный станки и другое более мелкое оборудование и инструмент и пригласив на временную работу хорошо знающих свое дело специалистов, мы во-время, точно по чертежам, а главное дешево, по сравнению с другими подрядчиками, выполнили все эти работы. Сразу после этого мы получили другие заказы. Скоро к первым заказчикам стали прибавляться новые, так как качество работы, цена и быстрое выполнение заказов привлекало к нам многие заводы, нуждавшиеся в срочном выполнении их проектных и ремонтных работ.

Скоро я увидел, что нет риска и можно уже бросить хорошо оплачиваемую интересную работу в проектное бюро и полностью переходить на работу в своем собственном предприятии, которому я дал название "ЛОГА". Теперь я уже мог пригласить на постоянную работу первоклассных специалистов. Новое предприятие быстро приобрело высокий технический стандарт и профессиональный профиль — хорошее современное оборудование, штат высококвалифицированных служащих — и было обеспечено многими постоянными заказчиками.

Прошло несколько лет и мы перешли в новое обширное, мною специально построенное здание, где и работаем сейчас. Не все, конечно, шло легко и гладко. На развитие и расширение завода потребовалось 20 с лишним лет упорного труда, пронизанных тревожными моментами, так как было много неудач и разочарований в отдельные моменты работы предприятия.

Главная линия наших работ в последнее время — это изготовление частей и отдельных узлов оборудования для шахт угольной промышленности. Мы также снабжаем запасными частями и новым оборудованием нефтяную, бумажную, пищевую промышленность, а также электро-станции и фабрики, изготовляющие пластиковые изделия.

У меня всегда было желание выпустить на рынок что-то свое — освоить и наладить серийный выпуск машин или деталей для тяжелой и легкой промышленности, как например, для предметов домашнего обихода. Поэтому с самого основания завода "Лога" я интересовался и внимательно присматривался ко всем новаторским предложениям. Таких предложений за время существования "Логи" было много. Они поступали как от частных лиц, так и от различных промышленных предприятий, связанных

с австралийским рынком. Среди них было предложение наладить производство гидравлических моторов, электрических батарей, косилок, гидравлических кранов, мостовых кранов, специальных слесарных тисов и много других интересных и толковых предложений.

Было также предложение выпускать части для переконструирования автомобилей с газового питания на батарейное электрическое питание. Для всего этого нужен был большой свободный капитал, так как мы находимся в условиях сильной не только местной, но и заграничной конкуренции. Впрочем, к этому вопросу нужно было подходить очень осторожно. На моих глазах было много случаев, когда блестящие замечательные проекты, очень нужные для местного рынка, не могли быть закончены за недостатком капитала, останавливались на пути неоконченными и предприятия терпели банкротство — полностью разорялись. Все это необходимо было учитывать и не увлекаться большими идеями и широкими планами, хотя и подсчеты и проэскты иногда показывали на бумаге 100% успех этих начинаний. На самом же деле, какие-нибудь технические затруднения, недоучет какого-либо практического или экономического фактора при недостатке капитала ставили весь проект под сомнение о возможности успешного его выполнения. Помню один случай. Приблизительно лет 10–15 тому назад был большой спрос на настольные сверлильные станки с наибольшим диаметром сверла в 5/8". Такие сверлилки требовались только для гаражей, для мелких мастерских и для дома. Нами был спроектирован очень удачный тип сверлилки, были составлены детальные чертежи и сборочный чертеж, а также был выбран подходящий тип местного мотора. Все расчеты были так составлены, чтобы стоимость сверлилки не превышала 1.000 долларов. Это представляло большие трудности, так как надо было учитывать не только стоимость материала, но и оплату рабочей силы на ее изготовление. Для чугунных деталей были также изготовлены чертежи моделей. Первая партия должна была выйти в количестве 500 сверлилок. По каким-то экономическим причинам произошла задержка в производстве, да я и сам не особенно торопил производство, стараясь узнать как можно больше о потенциальной возможности сбыта готовой продукции (сверлилок) через представительства по продаже металлообрабатывающих станков. И вот, при вопросе, сколько стоит наша сверлилка (985 долларов) представители показали мне только что полученные из Тайвана прекрасные сверлилки такого же назначения и размера со многими приспособлениями для различных сверлильных работ и всего стоимостью, как я помню, по 325 долларов за штуку. Таким образом вышло хорошо, что мы не начали выпускать эти сверлилки.

Таких случаев было очень много за последние 10 лет. Изготовление запасных частей из нержавеющей и специальных сталей для производственных машин и станков стало невозможным из-за сильной конкуренции из заграницы.

Но благодаря большому разнообразию нашего производства, современным высоко-точным станкам и высоко-квалифицированному штату, а также различному профилю многочисленных заказчиков завод "Лога" продолжает успешно работать, преодолевая все экономические и технические трудности, которые испытывает сейчас вся стальная промышленность.

А. А. Логунов.

НОВЫЙ АНГАР НА АЭРОДРОМЕ В РИЧМОНДЕ

Быстрыми темпами подходит к концу строительство колоссального ангара общей стоимостью 11,5 миллиона долларов в предместье Сиднея — Ричмонде.

Все детали проекта стальных конструкций и непосредственное наблюдение за всем строительством ангара ведется под руководством нашего коллеги-инженера В. Г. Гунько, занимающего должность старшего инженера в Департаменте Строительства.



Харбин, Русско-Азиатский банк.



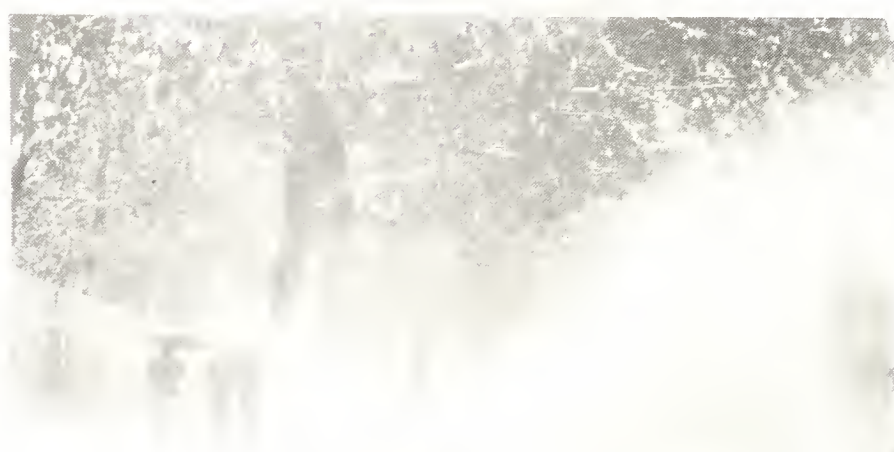
Кит. парикмахер в
Харбине



Инж. В. Гунько на стройке.
Сидней



Осенняя распутица
в Харбине



Май месяц.
"Бывало и так!"

К. Гредякин
у нас в Сиднее



Новая постройка огромна по размерам, а также считается удачной в смысле решения проблемы перекрытия площади приблизительно 55 метров шириной на 57 метров длиной и высотой 22 метра. Свободная высота помещения 18 метров позволит самолетам любого размера, даже типа-747, заходить для ремонта, покраски и технического осмотра.

Чтобы перекрыть огромный пролет в 55 метров, было предложено использовать 9 (девять) стальных решетчатых рам с шарнирным закреплением у основания. Во избежание излишних расходов, а также предполагая минимальные затраты во время эксплуатации, все стальные конструкции были запроектированы с гальванизированным покрытием и с болтовыми соединениями в монтажных узлах для легкости сборки и возведения сооружения.

Критическими параметрами для проектировки явились, во-первых, возможности открытия громадных шести дверей-ворот 18-метровой высоты, а также напор ветра на высокое здание и дополнительное отклонение частей стальных ферм от комбинации собственного веса, ветровых нагрузок и веса платформ обслуживания с крановым оборудованием.

Части стальных рам сварены на фабрике в монтажные формы с применением стандартных стальных профилей размером 250 мм. Ветровые связи для стабильности здания во всех направлениях предусмотрены с использованием 200 мм диаметра круглого профиля.

Три громадных подъемных крана работали одновременно для ускорения сборки частей здания, причем 2 крана с каждой стороны ставили 22-метровые решетчатые колонны, а один, посередине поднимал и опускал центральный ригель фермы приблизительно 50-метровой ширины; затем при сборке все было соединено на болтах. Продольные и поперечные связи закрепили конструкцию в обоих направлениях, и таким образом каркас здания был возведен в кратчайший срок — за 7 рабочих дней.

Этот проект считается особенно отличительным из-за простоты решения в проектировке сборных отдельных частей ферм. В процессе работ кажущаяся масса стали в 700 тонн была собрана в удачно оформившийся скелет за короткий срок, который выглядел вполне изящно и не громоздко.

Некоторые австралийские технические журналы отметили эту постройку как удачный успех простого и экономичного решения такого колоссального сооружения с использованием гальванизированных стальных конструкций. Радостно сознавать, что наши инженеры достигли совершенства и с достоинством несут ответственность за прогресс в технике здесь, в Австралии в наши дни.

О РАБОТЕ НАШИХ ИНЖЕНЕРОВ В СТАЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ АВСТРАЛИИ

На заседаниях Правления и Редакционной коллегии журнала "Политехник" редактор журнала Б. Н. Корнев неоднократно просил написать статьи для журнала, освещающие ту техническую работу, которую вели или ведут сейчас в Австралии наши политехники-инженеры, и я думаю, что об этом кто-нибудь еще не раз напишет. Мне же хочется написать о работе большой группы наших харбинских инженеров в крупнейшем в Австралии сталепромышленном предприятии "THE BROKEN HILL PROPRIETARY Co LTD", сокращенно известном по всей стране, как ВНР.

В апреле 1960 года в NORTH SYDNEY была открыта городская Проектная Контора "Australian Iron and Steel, Port Kembla" — сталелитейных и прокатных заводов, входящих в концерн ВНР, и с первого дня в ней начал работать инж. Н. С. Веревкин, а в течение месяца там стали работать инж. Н. Н. Эльвангер, инж. В. И. Чистосердов и техник Ю. А. Ганжа, доведя состав конторы до 10 человек. Через полгода

Проектная контора сильно разрослась, а число наших русских инженеров и чертежников, работавших в разное время в ней, достигло 16 человек, в том числе инженеры Р. Г. Барановский, В. В. Володин(†), В. В. Голицын, Г. В. Драйдайл (1968), В. А. Егоров, Н. В. Колесников(†), В. Б. Копалинский, Э. В. Копалинская, И. Я. Мальцев, Г. Н. Писемский(†) и чертежники К. А. Анкудинова, Н. П. Колесникова-Муценко и Н. Агишев. Некоторым нашим инженерам в соответствии с их стажем было поручено руководство отдельными группами, а также ведение расчетов для проектов новых цехов и расчеты расширения и модификации существующих сталелитейных и прокатных заводов ВНР.

Используя знания и опыт прежней работы в Китае, наши инженеры с годами добились полного признания администрацией ВНР их работы.

Небезинтересно отметить, что в первые годы нашей работы, техническое руководство В.Н.Р., учитывая недостаточное знание английского языка многими из нас, не возражали против того, чтобы расчеты были сделаны на русском языке и на основании данных, взятых из наших русских технических книг. По окончании проектных расчетов их перевели на английский язык. Работы, выполненные по таким проектам, имели хорошие результаты и полностью подтвердили правильность этого исключительного решения технических руководителей ВНР.

Однако, нужно сказать, что первые два года некоторые руководители ВНР все-же относились с большим недоверием к использованию русской технической литературы, но впоследствии резко переменили свое мнение, и во всех сложных вопросах обращались к харбинцам, чтобы найти решение в русских книгах и неоднократно просили перевести на английский язык некоторые статьи и нередко целые главы из русских технических книг.

Как пример ценности нашей русской технической литературы укажу на такой исключительный случай: инж. Н. Я. Мальцеву для расчета модификации входных валков прокатного стана, установленного в сталепрокатном цехе на заводе A.I.S. PORT KEMBLA, нужны были технические данные, обычно занесенные в паспорт этого стана. По каким-то причинам этого паспорта в нужный момент не оказалось и работа могла попасть в тупик. Но Н. Мальцев, просматривая имевшиеся у него русские книги по прокатному делу, обнаружил в одной из них фотографию этого прокатного стана и таблицу со всеми его техническими данными и в тексте было указано, что этот стан установлен на сталепромышленном заводе в PORT KEMBLA в Австралии! Используя данные, колл. Н. Мальцев успешно закончил свои расчеты.

В 1973 г. наша Проектная контора была реорганизована в "Центральную Проектную Организацию ВНР" — ВНР CENTRAL ENGINEERING DESIGN OFFICE для объектов ВНР в Австралии. Работа Проектной Организации стала периодически освещаться в нашей ежемесячной газете "ENGINEERING NEWS", и среди исполнителей разных проектов встречаются и имена наших коллег. Общая оценка работы всех русских в Проектной Конторе была дана в статье в первом номере этой газеты (август 1978 г.):

"Ценный инженерный вклад в работу Проектной Конторы был сделан группой русских эмигрантов из Харбина (Китай). В этой группе сейчас еще остались Н. Эльвангер, Н. Мальцев, В. Егоров и Г. Ганжа, другие уже закончили свою службу после многолетней работы в Компании".

Отдельные успешные работы с участием наших инженеров также отмечались в этой газете. Вот, для примера, что писалось в статье "Облегчение подъема". "По запросу от "COMSTEEL" надо было разрешить проблему подъема 19-тонной катушки из полосовой нержавеющей стали. Этот вес, добавленный к весу стандартного подъемного крюка, превышал максимальную подъемность существующего крана в 20 тонн. Работа была поручена инженерам Н. Эльвангер, R. Mascord и Ю. Заглядаеву. Были проэктованы крюки, сделанные сварными, из нормализованной стали, из высоконапряженной стали, пластинчатые, штампованные и литые с целью нахождения наиболее практического и экономичного типа крюка, отвечающего предъявленным требованиям. Последующие всевозможные исследования привели к заключению, что литой крюк из хромо-никелево-молибденовой стали марки "COMSTEEL 4330" имеет наилучшие показатели. Профиль и размеры крюка были согласованы и первый крюк был отлит из материала с гарантированными проектными данными. Вес отлитого крюка составил всего 0.92 тонны. Эффективное уменьшение веса нового крюка в четыре раза против веса стандартного крюка позволило посредством этого значительно увеличить полезную грузоподъемность испытываемого крана. Изготовленный новый крюк был успешно испытан в "A.I.S. Port Kembla" под максимальной нагрузкой в 38 тонн или в

два раза более расчетной нагрузки, ранее утвержденной Индустриальным Департаментом. Это успешное проектирование с применением легковесного крюка дает эффективное увеличение полезного груза в тяжелых подъемных условиях, как в стальной так и в других промышленностих."

Окончание службы в Проектной Конторе того или иного инженерного работника всегда отмечается в "ENGINEERING NEWS". Статьи эти интересны для нас тем, что они заключают в себе оценку техническим руководством ВНР работы наших политехников-инженеров и их вклад в дело развития стальной промышленности в Австралии. Вот, например, что было написано в "ENG. NEWS" (июль 1981) в статье "NICK RETIRES", посвященной окончанию службы в ВНР инженера Н. Я. Мальцева:

"Если необходимость часто является матерью изобретения, то изобретательность должна быть подобна отцу технологии — и одно из этого должно отражаться на карьере Старшего Инженера Проектной Конторы Николая Мальцева.

Н. Мальцев закончил службу в ВНР в июне 1981 г., после 20 лет работы в Проектном Департаменте. Он был нашим инженерно-механическим "специалистом", прилагавшем "Мальцевскую отделку" к некоторым необыкновенным и исключительно-творческим инженерным задачам, связанным с рядом проектов, принимая уникальные, но высокоценимые и практические решения.

"Академичность" — говорит Н. Мальцев — "может создаваться университетами, но успешная инженерная проектировка требует "на месте" многолетнего практического опыта и обязательного непрерывного изучения новой технологии."

Н. Мальцев получил образование в Харбине (Китай). В 1938 г. он окончил ХПИ со званием инженера-механика, и после этого успешно занимал должности инженера-проектировщика и главного инженера в некоторых промышленных предприятиях Харбина. В 1961 г. Н. Мальцев эмигрировал в Австралию вместе с другими соотечественниками. По прибытии в Сидней, он в числе других русских был принят в Проектную Контору A.I.S. Pty Ltd в NORTH SYDNEY. Эта группа русских инженеров известна, как "РУССКИЙ КОНТИНГЕНТ" и многие уже закончили свою службу после долгой и ценной работы в Компании (ВНР).

По прибытии в Австралию Н. Мальцев поступил в члены Institution of Engineering, Australia и в 1962 г. достиг положения Старшего Инженера-Проектировщика в Проектной Конторе ВНР.

Учитывая "Мальцевское" личное влечение и глубокий интерес к механическому инженерному делу, его привлекают к разработке таких ответственных проектов как модернизация существующих прокатных станов и модернизация прокатного и литейного оборудования стальных заводов A.I.S. в Port Kembla. Другие его работы были связаны с усовершенствованием блюмингов и слябингов (станы для прокатки толстых стальных плит), а также проектировкой опрокидывающих устройств для разгрузки железнодорожных вагонов на горно-рудничных и портовых сооружениях и затворных механизмов для железнодорожных загрузочных бункеров. Последние его работы включают поверочный расчет стрелы шагающего скребкового экскаватора марки "TDM MOURA 8900" и дополнительное оборудование к нему, а также проектировку верхнего загрузочного механизма для доменной печи на стальных заводах в WHYALLA в Южной Австралии.

В другом номере газеты "ENGINEERING News" (август 1980 г.) в связи с окончанием моей работы в Компании была помещена статья "VIC RETIRES" о работе моей группы. "В. Егоров был членом уникальной инженерной группы, известной как "Русский Контингент". Начав работу в Компании в 1961 г. в качестве руководителя Обще-механической Секции Проектной Конторы, проектировавшей трубопроводы и компоненты подъемных кранов, он, как и другие инженеры этой группы передали Компании свой большой и ценный опыт, который нашел широкое применение во многих инженерных объектах ВНР. В 1962 г. В. Е. был назначен на должность инженера-проектировщика, продолжая возглавлять группу, которая позднее была признана в ВНР, как "специалисты по трубопроводам". Работа в то время включала следующую проектировку: гидравлическое управление новых автоматических линий (непрерывный отжиг жести, электролитическое производство белой жести), трубопроводов нового кислородного завода, газоочистительных установок коксовых и доменных печей, трубопроводов портовых сооружений PORT KEMBLA, а также проектировку трубопроводов других объектов расширения стальных заводов AIS Port KEMBLA в 1960 и 1970 годах. С преобразованием "Проектной Конторы A.I.S в North

SYDNEY" в "Центральное Проектное Бюро ВНР" работа В. Егорова и его коллег была расширена и его "группа специалистов по трубопроводам" была включена в проектировку новых крупных объектов ВНР на стальных заводах в NEWCASTLE, WHYALLA и KWINANA. Наиболее крупные проекты выполненные его группой для стальных заводов A.I.S. PORT KEMBLA были внутривзаводские газопроводы, а именно: трубопровод диаметром в 2450 mm от доменной печи № 5 и газопровод от коксовой батареи № 4 в цеха производства листовой стали и гидравлические установки автоматики для проката листовой стали. Вместе с другими членами его группы, ранее закончившими свою работу, Vic оставил Компании наследство своих знаний и опыта.

В номере газеты "Eng. News" (февраль 1982 г.) была статья, посвященная работе Н. Н. Эльвангер в ВНР: –

"Н. Эльвангер начал свою работу в "Проектной Конторе A.I.S. в North Sydney" в 1960 г. и вскоре был назначен руководителем Механической Секции. В 1961 г. он был назначен на должность инженера-проектировщика и продолжал руководить работой Механической Секции до 1971 г. В течение этого времени его работа была связана с проектами для стальных заводов A.I.S. Port Kembla и включала следующее: расширение оборудования сталепрокатных цехов, модернизация мостовых грузоподъемных кранов, механические приводы конвейеров и механическая часть транспортных устройств. С 1971 г. Н. Эльвангер специализируется на специфических и особо сложных механических проектировках и его последние проекты включают модификацию к шагающему скребковому экскаватору, расчет специального подъемного крана для легковесных грузоподъемных кранов. Инженерное руководство ВНР выразило благодарность Н. Эльвангеру за его ценную работу в Компании в течение 22 лет."

Инж. В. А. Егоров.

ХАРБИНСКИЕ ИНЖЕНЕРЫ В РУССКОМ БЛАГОТВОРИТЕЛЬНОМ ОБЩЕСТВЕ

Многие харбинские инженеры-политехники помимо своей основной профессии отдают много времени общественной работе. Они принимают участие в деятельности церковно-приходских советов, родительских комитетах школ, различных общественных и благотворительных организаций. Одной из таких организаций является Русское Благотворительное Общество (Р.Б.О.) – большое предприятие, о котором стоит немного рассказать.

В ноябре 1945 г. представителями общественных организаций в Сиднее был создан "Комитет помощи русским в Европе и Азии", который в 1957 году был переорганизован и получил название "Русское Благотворительное Общество". Целью РБО была и есть помощь больным, состарившимся и одиноким русским людям, нуждающимся в уходе, заботе и опеке.

В ведении РБО в настоящее время имеются три объекта – госпиталь для хроников на 80 кроватей, дом для престарелых (29 комнат) и 22 квартиры для пенсионеров. Штат служащих более 70 человек. Деятельность РБО протекает под наблюдением Департамента Здравоохранения и Департамента Социального Обеспечения штата Новый Южный Уэльс и ведется в соответствии с предписаниями государственных правил. Госпиталь (Дом для хроников) РБО оборудован по последнему слову техники. Он является образцом и его примеру и опыту приходят учиться из других подобных госпиталей.

Р.Б.О. – огромное по масштабу предприятие, имеющее миллионный оборот и равного ему нет среди других русских учреждений подобного типа не только в Австралии, но и в других местах русско-го рассеяния.

Русское Благотворительное Общество имеет Правление, Ревизионную Комиссию и Попечительный Совет и наши харбинские инженеры сделали немалый вклад в развитие Р.Б.О.

Уже с 1956 г. одним из членов Попечительного Совета был наш коллега протоиерей о. Ростислав Ган. В разное время членами Ревизионной Комиссии были коллеги Сергей Буровников, Дмитрий Шамшурин и Николай Садовников. В Правлении в разное время были коллеги Владимир Денцкевич, Георгий Титов, Георгий Писемский, Виктор Ерофеев, Борис Корнев, Борис Стоянов, Сергей Зуев. Многие инженеры принимали участие в строительной комиссии, делая проекты, расчеты, чертежи. Некоторые инженеры являются также членами Русского Благотворительного Общества. Наши коллеги вносили и вносят ценные предложения. Так, в 1964 г. колл. Сергей Буровников внес предложение о постройке госпиталя для престарелых хроников, что и было потом осуществлено.

На отчетно-перевыборном собрании 5 августа 1984 г. председателем Р.Б.О. на следующий трехгодичный срок был снова избран колл. Борис Корнев, а председателем Ревизионной Комиссии на такой же срок переизбран колл. Николай Садовников. Одним из членов Попечительного Совета в настоящее время является колл. Николай Кичий.

В доме для хроников уже свыше двух лет проживает профессор Михаил Михайлович Эрихман, читавший лекции в ХПИ по математике. Ему недавно исполнилось 94 года.

Так вносят свой ценный вклад наши инженеры в Русское Благотворительное Общество, помогая своими знаниями, опытом и умением большому русскому делу.

К. О.

РУССКОЕ ПРАВОСЛАВНОЕ КЛАДБИЩЕ В СИДНЕЕ

“И сколько нет теперь в живых
Тогда веселых, молодых.....”

Многие наши инженеры принимают сейчас большое участие в работе приходов православных русских церквей по всей Австралии, оказывая где нужно техническую помощь. Небольшая группа инженеров принимает участие в работе Комитета по улучшению благосостояния Русского Православного Кладбища на Руквуд (Сидней).

В начале 70-х годов у группы русских людей возникла мысль построить на православной секции кладбища часовню-памятник в память всех православных людей, похороненных у себя на родине и в странах рассеяния, где могли бы совершаться вселенские панихиды, а сам памятник своим видом выделил бы русский сектор кладбища (об этом уже было написано в “Политехнике” № 10). В 1972 г. инициаторы постройки г-жи М. К. Сморчевская и К. Н. Якунина (Муценко) обратились ко мне за содействием, а я, в свою очередь, обратился к нашему архитектору М. А. Бакич с просьбой разработать проект памятника. Составление проекта, изготовление рабочих чертежей и модели часовни самим М. А. Бакич, последующий выбор и утверждение ныне покойным архиепископом Феодосием типа часовни и предварительный сбор материальных средств на такое большое дело заняло почти пять лет. В 1977 году был создан Строительный комитет под председательством инж. Б. П. Стоянова при секретаре инж. Е. В. Сергиевском и кассире инж. Н. Л. Кичий. В состав Комитета вошли г-жи М. К. Сморчевская, К. Н. Якунина (Муценко), Л. Ф. Стоянова, руководитель работ архитектор М. А. Бакич, инж. В. Г. Гунько, инж. В. А. Егоров, А. Ф. Бледных и П. Ф. Якунин. В Америке в Сан-Франциско сбор средств по просьбе Комитета производил А. Н. Князев. Расчет железобетонных конструкций фундамента, колонн и купола

инж. В. Г. Гунько, инж. В. А. Егоров, А. Ф. Бледных и П. Ф. Якунин. В Америке в Сан-Франциско сбор средств по просьбе Комитета производил А. Н. Князев. Расчет железобетонных конструкций фундамента, колонн и купола часовни был сделан инж. В. Г. Гунько, начавшиеся работы велись под постоянным наблюдением арх. М. А. Бакич.

В мае 1978 г. строительство часовни было закончено и она своим видом украсила православное кладбище в Сиднее. Люди стареют, много родных, друзей и знакомых уже сошли с жизненного пути, заметно сократилось число наших инженеров, живущих здесь. На этом кладбище нашли свое место упокоения декан Электро-Механического Факультета ХПИ проф. А. К. Попов, декан Строительного Факультета ХПИ проф. П. С. Свиридов, проф. В. А. Кулябко-Корецкий, проф. П. И. Опарин, бывшие лекторы и служавшие Института и немало наших бывших коллег.

Однако надо подчеркнуть, что построение часовни-памятника было общее русское дело и не являлось постройкой, проведенной группой инженеров-политехников в память усопшей профессуры и коллег-инженеров. Памятник был воздвигнут общими усилиями всех русских православных людей в память всех русских православных, нашедших место упокоения в странах русского рассеяния или на родине, многих которых разрушены или поруганы в связи с трагическими обстоятельствами нашей жизни.

Надпись на памятнике так и гласит, что памятник этот в память всех русских православных людей умерших, но не забытых нами.....

Группа лиц во главе с г-жей К. Н. Якуниной (Муценко), ободренные успехом постройки часовни и, главное, живым откликом православных русских людей, задумала осуществить другую мечту — прокладку новых асфальтовых дорог на русском секторе того же кладбища. Наш сектор с годами, к сожалению, неуклонно разрастался, дороги уходили дальше, а состояние их было критическое, особенно после проливных дождей. В конце 1980 г. было создано "Общество заботы о Русском Кладбище на Руквуд" под председательством г-жи К. Н. Якуниной (Муценко), секретарем была М. А. Коренева и назначен А. А. Попов, при участии многих дам-благотворительниц. Ревизионную комиссию возглавлял Ф. С. Медовой. В состав организованной Строительной Комиссии были привлечены инженеры В. Г. Гунько, В. А. Егоров, В. Н. Ерофеев, В. В. Махно, Д. А. Шамшурич, В. Н. Прохвятилов и А. П. Кисляков и г-да Н. А. Авраменко, А. Ф. Бледных, А. И. Кудрин, Л. А. Максименко и П. Ф. Якунин. Возглавлять Строительную Комиссию и быть производителем работ было поручено инж. В. А. Егорову. Главным консультантом и составителем технических условий для контракта был молодой инж. В. Н. Прохвятилов, наш харбинец, окончивший здесь университет, и в настоящее время работающий в Дорожном Департаменте. В январе 1982 года работы были сданы фирме "GALLAGHER CIVIL ENGINEERING CONTRACTORS PTY. LTD.", специализировавшейся на строительстве дорог. Все работы велись подрядчиком с максимальным использованием механизации и дороги были готовы через 5 недель. Всего было заасфальтировано около 4.000 кв. метров дорог и сделано более 500 метров бетонных обочин дорог. Прекрасно сделанные дороги помимо удобства для передвижения, придали опрятность и необходимую чистоту русскому Кладбищу.

Заканчивая свою работу "О-во заботы о Русском кладбище на Руквуд" осуществило еще одно строительство — были построены общественные удобства. Проект был сделан архитектором Е. М. Кулаковским, и все работы велись под его наблюдением. Консультировал работу инж. В. Г. Гунько. "О-во заботы о Русском Кладбище" во главе с председателем г-жей К. Н. Якуниной (Муценко) с помощью большой группы энергичных дам-благотворительниц провели за это время огромную работу по сбору необходимых средств на осуществление всех мероприятий, найдя живой отклик у многих православных русских жертвователей.

Сейчас по инициативе небольшой группы в лице П. Ф. Якунина, А. И. Кудрина и инж. В. А. Егорова ведутся работы по сооружению креста-памятника на новом Русском секторе кладбища "INDEPENDENT" на Руквуд. Скetch креста, приводимый здесь, сделан арх. М. А. Бакич и представляет собой металлический пятиметровый крест прямоугольного сечения и каменную "голгофу".

Крест изготовлен в мастерской нашего инж. А. А. Логунова. Фундаментные работы закончены, крест уже водружен, остаются работы по сооружению каменной "голгофы", и если все будет благополучно, то к моменту выпуска этого журнала все работы будут закончены.

Таким образом, наши инженеры-политехники, применив свой опыт и технические знания, помогли претворить в жизнь многие хорошие начинания православных русских людей. Их более чем десятилетняя жертвенная работа дала видимые результаты, а им самим дала удовлетворение, что их работа не пропала даром.

Часовня-памятник на фоне моря белых крестов на могильных памятниках, новые асфальтовые дороги, столбы с указанием номеров секций и даже простые бочки для мусора (выкрашенные в желтый цвет) — все это придало русскому кладбищу красоту и опрятность.

инж. В. А. Егоров.

ПРОЕКТ ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АНАТОЛИИ (Проект ЮВА)

В "Политехнике" № 2 помещен очерк "По новостройкам Турции". Очерк знакомит читателя с использованием вод реки Ефрат.

В 1965 году на верховьях Ефрата начались работы по постройке гидроэлектростанции (ГЭС) Кебан.

Строительство ГЭС Кебан было завершено в две очереди.

Первая очередь, четыре агрегата общей мощностью 620 MW, была введена в эксплуатацию в 1974 г. Вторая очередь, также 4 агрегата общей мощностью 740 MW, вошла в эксплуатацию в 1982 году.

Таким образом, общая мощность этой ГЭС составляет 1360 MW.

В 1976 году ниже ГЭС Кебан началось строительство ГЭС Каракая мощностью в 1800 MW. (6 агрегатов по 300 MW каждый).

Строительная часть этой ГЭС продвигается согласно плану и в 1984 году начнется монтаж турбогенераторов и электрического оборудования.

Турция является одной из семи стран мира, которая обеспечивает свое население продуктами питания и имеет возможность вывозить в другие страны пищевые продукты, как то: мясо, сахар, овощи, фрукты, пшеницу и другие зерновые культуры.

Хотя соседние страны и богаты нефтью, но они не имеют для своего населения в достаточном количестве продуктов питания.

Человек может обойтись без нефти, но без еды он существовать не может.

Предвидя подобное положение, земельные площади между реками Тигр и Ефрат в пределах Турции решено привести в плодородное состояние на уровне современных требований.

Эти площади страдают от засухи или проще — от нехватки воды. Только регулярным орошением эти земли смогут с пользой служить на благо людей.

Учитывая подобное положение и предусматривая также выработку электроэнергии, составлен проект, по которому воды реки Ефрат будут орошать поля и также вырабатывать электрическую энергию.

Весь этот проект назван Проект Юго-Восточной Анатолии или коротко "Проект ЮВА".

Этот проект помимо ГЭС Кебан и Каракая включает:

ГЭС Ататюрк мощностью 2400 MW на реке Ефрат;

Ряд менее крупных ГЭС, главным образом, на реке Тигр и ее притоках, общая мощность этих ГЭС составит 7620 MW.

Водоохранилище емкостью 48,5 миллиардов кубических метров воды.

Тоннели для подачи воды от водоохранилища на орошаемые земли.

Для этого строится два тоннеля.

Диаметр тоннеля 7,62 метра и длина каждого тоннеля 26,4 километра. По размерам эти тоннели являются крупнейшими в мире, которые служат для оросительных целей. Орошаемая же площадь составит 1,7 миллиона гектаров.

Осуществление Проекта ЮВА помимо огромных средств и усилий потребует и немалый срок времени. Согласно плану весь проект будет осуществлен в 30 лет.

В разработке и осуществлении проекта есть доля труда инженеров, окончивших Х. П. И.

М. Таиров.

ВСТРЕЧА С КИТАЙСКИМИ ИНЖЕНЕРАМИ ИЗ ХАРБИНА

В 1982 году в Турцию прибыли представители организации "China National Machinery Equipment Import and Export Corporation". Среди представителей были и инженеры завода Harbin Electrical Machinery Works (HEMW).

В беседе с ними и по ознакомительным материалам выяснилось, что цеха завода расположены в районе, где находится известный харбинцам памятник Чурейто.

Завод был основан в 1951 году и в последующие годы расширен. За эти годы (1951 — 1981 г.г.) заводом изготовлены различной мощности гидро-турбины общей мощностью 18.000 MW и электрические машины общей мощностью 7.000 MW.

Из отдельных машин и оборудования, изготовленных заводом, можно отметить:

Гидро-турбогенератор мощностью 300 MW.

Турбина типа Каплана — 125 MW.

Индукционный мотор — 3200 KW.

Синхронный мотор — 800 KW.

Мотор постоянного тока — 4300 KW.

Цель приезда представителей завода в Турцию — ознакомление с возможностями поставки оборудования для строящихся электростанций.

Предлагаемые цены на соответствующее оборудование ниже европейских и японских. Конкурентами им могут быть в этом отношении страны социалистического блока.

О качестве предлагаемого оборудования сказать определенно пока трудно, так как они мало испытаны вне пределов Китая.

Относительно же инженеров можно сказать, что они вполне компетентны в своей области, и все владеют английским языком.

М. Таиров

НАШИ ЯПОНСКИЕ КОЛЛЕГИ

В феврале 1983 года я получил письмо из Японии от совершенно неизвестного мне японца г-на Ю. Кимото, который пишет о том, что, просматривая журнал "ПОЛИТЕХНИК" № 4, он увидел мой адрес как представителя этого журнала для Америки и решил обратиться ко мне за помощью для установления связи с русскими инженерами, окончившими Харбинский Политехнический Институт и проживающими в Америке и Австралии. Из письма оказалось, что он учился и окончил Х. П. И. в 1942 году и

узнал от китайских коллег в Тайване, что в Америке и Австралии имеются объединения русских инженеров Х. П. И., и он очень хотел бы встретиться с нами. Он также упомянул, что хорошо знает по институту г-на В. Г. Савчика, у которого он изучал русский язык, и сейчас хотел бы иметь его адрес.

Г-н Ю. Кимото по делам своей фирмы часто приезжает в Америку и в один из своих приездов хотел бы познакомиться с русскими коллегами.

Я сейчас же ответил на его письмо и указал, что мне было очень приятно, когда он в своем письме выразил благодарность русским организаторам института за то, что благодаря им он смог получить знания, которыми он пользуется до сего времени. В своем письме я кратко изложил, что мы ежегодно празднуем день основания нашего института, и на празднование собираются все наши инженеры с женами и друзьями. Ответ был не только от г-на Ю. Кимото, но даже от профессора химии г-на Казуо Сайто, который читал лекции в Х. П. И. с 1939 по 1945 год.

Из этого письма я узнал, что г-н Ю. Кимото имеет свою фабрику производства пленок, бумаги специальных машин для картографии и производства геодезических съемок, которая при печатании не искажает размеры. Этот способ является единственным официальным способом для всех государственных учреждений в Японии, и этот факт дал возможность г-ну Ю. Кимото составить свое состояние. Оказалось, что сын многим нам известного Александра Михайловича (Шуры) Лютая, чемпиона Харбина по конькобежному спорту, работает у Ю. Кимото на фабрике. Сам Ю. Кимото с женой, невесткой и сыном приехал к нам в Сан-Франциско 22-го сентября 1983 г.. Я пригласил его с семьей к себе на обед, и мы очень хорошо провели день, рассматривая карточки Харбина, Института, моей инженерной деятельности и вечеров, устраиваемых Объединением Х. П. И. в Америке. Г-н Ю. Кимото выражал большое удовольствие видеть знакомые места и объяснял своим по-японски о том, что воскресало в его памяти. Общим разговорным языком у нас был английский и переводчиком был его сын, т.к. г-н Ю. Кимото уже забыл все, что знал по-русски, а английского языка ни он, ни его супруга не знают. Супруга г-на Ю. Кимото передала моей жене Зоечке очень красивую, японского производства, тарелку в память нашей встречи, а мы в ответ отправили ей к Новому году также тарелку в русском стиле, исполненную по рисункам художника Б. Зворыкина. По просьбе г-на Ю. Кимото, на следующий день, 23-го сентября мной была собрана группа наших инженеров с женами на обед в китайском ресторане под названием "Харбин". Наши инженеры Д. фон Гауфэ, П. Щелков и Г. Дориан, знающие в какой-то мере японский язык, вели довольно оживленную беседу с гостями, а остальные должны были довольствоваться редкими и быстрыми переводами. Из бесед мы узнали, что на Тайване и в Японии есть также объединения китайских и японских инженеров Х. П. И.. В Японии они даже находятся в трех городах — Токио, Осака и Фукуока, — всего примерно 65 человек. Японские объединения установили контакт с Харбинским Техническим Университетом и принимали у себя вице-президента г-на Чана, который приезжал в Японию с пятью профессорами, а в 1980 году 32 японских инженера и 3 бывших профессора летали в ХАРБИН на празднование 60-тидесятой годовщины со дня основания Х. П. И. В ноябре 1981 года из Японии на Тайвань летало 25 японских инженеров, где они были встречены двенадцатью китайскими коллегами и провели с ними очень интересную встречу. Несмотря на затруднения из-за незнания языка встреча с коллегой Ю. Кимото и его семьей была очень приятной, и самым приятным было то, что наши коллеги других национальностей с уважением относятся к русским основателям, положившим начало этому очагу технических знаний, который из маленького Политехнического Института разросся в китайский Технический Университет с 16-ью тысячами студентов. Было бы очень неплохо, чтобы в этом университете увековечилось русское имя и история, запечатленные в наших заграничных журналах "ПОЛИТЕХНИК", для чего необходимо послать в Харбин один полный сэт журнала "ПОЛИТЕХНИК" для библиотеки Харбинского Технического Университета.

В воскресенье, 17-го марта Леной и Юрой Теодоридис была устроена встреча харбинцев, на которой были показаны снимки, сделанные во время поездки в Харбин в 1983 году. К большому сожалению, узнать всем нам родной Харбин почти нельзя: он почти весь перепланирован, много новых проспектов, улиц, площадей и парков, которые нам совершенно незнакомы. За редким исключением все старые дома сносятся и вместо них водворяются нового однообразного типа пяти-шестизэтажные общежития с небольшими квартирами. Все это, конечно, совсем меняет лицо города. Церкви, оставленные нами на про-

извол судьбы, пришли все в полный упадок и, по всей вероятности, их постигнет участь Собора, вместо которого теперь устроена большая клумба. Конечно, и наш Институт совершенно преобразовался; старое здание заброшено и благодаря наплыву студентов, желающих получить высшее образование, пришлось построить новый институт, который все время увеличивается и открываются новые факультеты. Китайские студенты очень серьезно относятся к занятиям и учатся очень хорошо. Для нас должно быть приятно то, что русские за свое короткое пребывание в Маньчжурии положили начало высшему техническому образованию в этой части Китая.

К. М. Гордеев.
Сан-Франциско.

ЦИФРОВОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ

В настоящее время во всех радиовещательных диапазонах — теснота; нередко одна передача налезает на другую.

Опыт показывает, что дальнейший прогресс в области радиоприемной техники тормозится самим принципом системы радиовещания. Выход из создавшегося положения — внедрение цифровой системы радиопередач.

Принцип цифрового радиовещания заключается в том, что электрическое напряжение звуковой информации, являющееся аналоговым, непрерывно меняющимся сигналом, заменяется набором импульсов, т.е. цифровым кодом.

Преимущества цифровой техники заключаются в том, что преобразования цифровых сигналов происходят без накопления помех и имеют на сегодня совершенный метод обнаружения и быстрого исправления случайных ошибок.

Все вышесказанное в большой степени относится и к телевизионным передачам.

Сегодня телевидение — одно из главных средств информации, значение которого трудно переоценить. Телевизионные системы показывают морские глубины, космонавтов в полете, поверхность других планет и многое другое.

По своей чувствительности — абсолютной, контрастной и спектральной — телевизионные камеры далеко превзошли возможности человеческого зрения.

И все же, несмотря на достигнутое совершенство, телевидение стоит на пороге больших перемен.

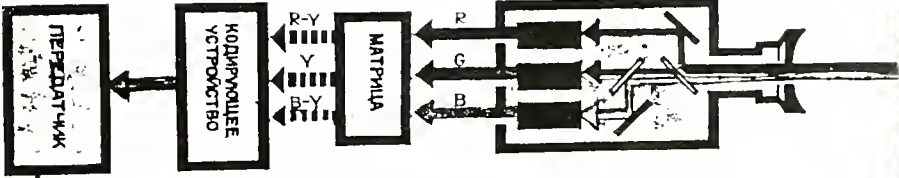
Здесь уместно напомнить упрощенную схему телевизионных передач. Объектив передающей камеры направлен на то, что хотят показать зрителям. Увиденное объективом отображается на светочувствительную поверхность преобразователя свет-сигнал. Здесь оптическое изображение превращается в электронное; распределение света преобразуется в распределение электрических зарядов. Заряды сканируются (считываются) элемент за элементом, строка за строкой, кадр за кадром. Электрический сигнал, получающийся при считывании зарядов (а это и есть сигнал изображения или видеосигнал) повторяет своей формой распределение света на том пути, по которому происходила телевизионная развертка. Это сходство сохраняется в каждой точке тракта от передающей камеры до приемника — видеосигнал остается электрическим аналогом того изображения, которое сканируют. Там, где по ходу развертки яркость исходного изображения возрастает, возрастает и величина электрического сигнала; изменяется яркость плавно — подобно ей изменяется и сигнал: возникает резкий перепад яркости — соответственно испытывает скачок и сигнал.

Этот естественный, простой и, казалось бы, удобный метод передачи изображений, оказывается, хорош только при передаче из местной студии. А вот, например, сигнал телевизионного репортажа о со-

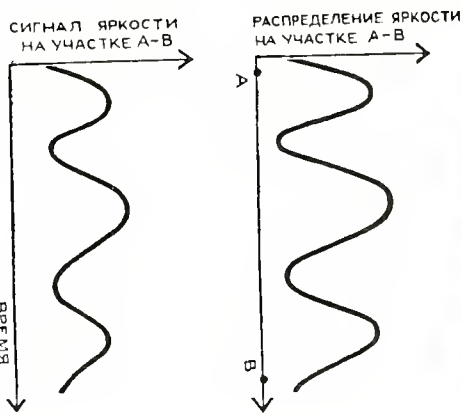
ПЕРЕДАЧА
ИЗОБРАЖЕНИЯ



ПЕРЕДАЮЩАЯ КАМЕРА



АНАЛОГОВОЕ КОДИРОВАНИЕ
Выходной кадр по форме исходного распределения яркости. Это распределение яркости на участке А-В.



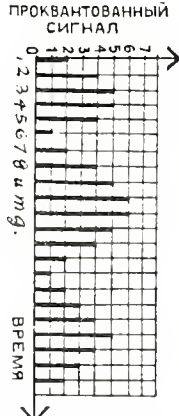
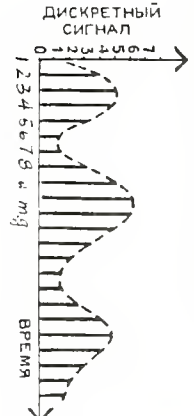
не на отрезке строки АВ (верхний график) преобразуется в пропорциональное ему расстояние яркости на матрице передающей камеры (нижний график).

УПРОЩЕННАЯ СХЕМА ПРОХОЖДЕНИЯ СИГНАЛА ПРИ ПЕРЕДАЧЕ И ПРИЕМЕ ИЗОБРАЖЕНИЯ В ЦВЕТНОМ ТЕЛЕВИДЕНИИ
Исходный световой поток попадает на матрицу передающей камеры (преобразователь свет — сигнал) на три цветочувствительных элемента, преобразуется в три сигнала (R, G, B) и синхронизирующие сигналы (синхронизация).

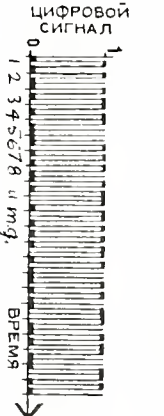
К СТАТЬЕ "ЦИФРОВОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ"

ЦИФРОВОЕ КОДИРОВАНИЕ

Исходное изображение преобразуется в цифровой код. Например, для каждого из трех каналов АВ преобразуется в последовательность дискретных отсчетов — Дискретизация.



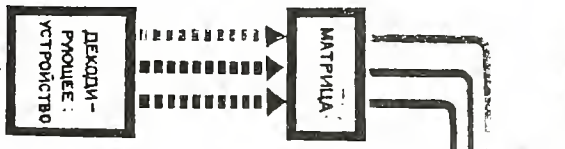
Время	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
КВАНТОВАННЫЙ ОТСЧЕТ	2	4	5	5	4	1	2	4		
ДВОИЧНЫЙ КОД	010	100	101	101	100	001	010	100		



Цифр (верхний график), последние заменяются нулями (нижний график) — нечетная замена преобразуется в двоичный код — кодирование (нижний график).

Эти сигналы преобразуются в три новых канала (цифры яркости и цвета) и передаются по каналу связи. Например, для каждого из трех каналов АВ преобразуется в последовательность дискретных отсчетов — Дискретизация. Например, для каждого из трех каналов АВ преобразуется в последовательность дискретных отсчетов — Дискретизация.

ПРИЕМ
ИЗОБРАЖЕНИЯ



не на отрезке строки АВ (верхний график) преобразуется в пропорциональное ему расстояние яркости на матрице приемной камеры (нижний график).

УПРОЩЕННАЯ СХЕМА ПРОХОЖДЕНИЯ СИГНАЛА ПРИ ПЕРЕДАЧЕ И ПРИЕМЕ ИЗОБРАЖЕНИЯ В ЦВЕТНОМ ТЕЛЕВИДЕНИИ
Исходный световой поток попадает на матрицу приемной камеры (преобразователь свет — сигнал) на три цветочувствительных элемента, преобразуется в три сигнала (R, G, B) и синхронизирующие сигналы (синхронизация).



бытиях в отдаленном городе проходит очень сложный путь, на котором он многократно ретранслируется по наземным радиорелейным, а то и спутниковым линиям связи. Обычно, полученный сигнал не сразу посылают к приемникам, а записывают на видеомагнитофон, чтобы передать его в отведенное для него время. Может оказаться, что исходный сигнал получен по отличающейся от принятой у нас системы, где не только иной способ передачи цвета, но и другое число строк в кадре и другая частота кадров. Значит, потребуется еще и преобразование стандартов.

Каждое звено цепи, каждое преобразование сопровождается неизбежными потерями качества из-за всегда существующих помех. Пусть даже в каждом звене потери незаметны, но они накапливаются от звена к звену, и изображение необратимо ухудшается. В этом и заключается основной недостаток аналогового телевидения.

Устойчивой к помехам телеграфную передачу сделал способ кодирования текста. Первым телеграфным кодом была азбука Морзе, где для обозначения букв использовались комбинации, составленные только из двух сигналов — короткого ("точка") и длинного ("тире"), а букву от буквы отделяли паузой. В современной телеграфной системе применяют двоичный код, в котором тоже только два знака — ноль и единица. Однако, этими цифрами можно представлять любое число, как и в десятичной системе счисления. Например, числа от 0 до 31, означающие порядковые номера букв, и пробел между словами можно записать пятиразрядными двоичными группами:

0—00000, 1—00001, 2—00010, 3—00011, 4—00100 30—11110, 31—11111.

На каждую букву расходуется пять двоичных цифр, или, как принято говорить, 5 бит (бит — одна двоичная единица информации). Передача текста заменяется передачей последовательности двоичных цифр, а соответствующий сигнал представляет собой последовательность электрических импульсов. При приеме такой импульсной последовательности некоторые двоичные послышки могут оказаться искаженными из-за помех. Однако, реальные каналы связи рассчитаны так, чтобы эти ошибки происходили не чаще, чем одна на миллион правильно принятых элементарных сигналов.

Главное преимущество цифровой системы заключается в возможности точной передачи. Если даже реальный импульс и изменил свою форму из-за искажений — не имеет значения. Важно, чтобы была возможность правильно произвести выбор из двух значений — ноль или единица. А как только этот выбор произведен, сигнал вновь точно формулируется, как бы очищаясь от помех. Помехи не накапливаются.

Простота и надежность выбора из двух возможных значений стали причиной широкого распространения цифровых двоичных систем передачи информации. Особое значение они приобрели в компьютерной технике, где решение задач требует многократной перезаписи и преобразования сообщений, в числовом программном управлении станками и в программировании роботов.

Сама природа пользуется подобной импульсной передачей. Например, информация по нервным каналам, в том числе и изображения из сетчатки глаза в мозг, передается точками одинаковых по амплитуде импульсов.

Правда, в таких нервных кодах еще нельзя усмотреть цифровую систему позиционного типа, где положение знака в кодовой группе, т.е. позиция цифры в числе, определяет его значение.

Но уже в генетическом коде положение элементов кодовой последовательности, представленной длинной цепочкой радикалов в молекуле дезоксирибонуклеиновой кислоты, имеют определяющее значение.

Замечательная способность цифровых систем точно воспроизводить сообщения долгое время не привлекала внимание специалистов по телевидению.

Только теперь, в связи с тенденцией к резкому увеличению числа преобразований, приходится обращаться к цифровым методам и в телевидении.

То, что цифровое кодирование применяют для передачи такого дискретного сообщения, как текст, вполне естественно. Он уже разделен на элементы-буквы, символы. Алфавит точно определен. Остается только перенумеровать символы и обозначить их двоичными цифрами. А чтобы превратить непрерывное изображение в поток двоичных цифр, прежде всего его надо сделать дискретным, т.е. состоящим из отдельных элементов. Частично это было реализовано, когда в телевидении, как и в кино, для передачи подвижного изображения использовали последовательность кадров. Кроме того, в телевидении кадры

разбиты на строки. Значит, остается разделить каждую строку на отдельные элементы, т.е. заменить непрерывный сигнал последовательностью дискретных отсчетов.

Подобным образом поступает с изображением и зрительная система. В сетчатке глаза изображение оказывается разделенным на дискретные элементы. Информация об этих элементах передается порциями, т.е. импульсными посылками. Если параметры дискретизации в телевидении выбрать в соответствии с параметрами дискретизации зрительной системы, зритель не заметит подмены исходного изображения дискретным.

Чтобы движения и после дискретизации воспринимались глазом как слитные, число кадров в секунду выбрано равным 25. Число строк в стандартной системе телевизионного вещания близко к 600. Поскольку формат кадра 4 : 3, то число элементов, на которые надо разделить строку будет 800 ($4/3 \times 600$). А всего только за одну секунду следует передать 12 000 000 ($300 \times 600 \times 25$) отсчетов. В действительности, по техническим причинам, это число несколько больше. Каждый из отсчетов должен быть проквантован (т.е. преобразован из непрерывного сигнала в сигнал, имеющий дискретную шкалу значений). Яркость каждого элемента в цифровом телевидении должна выбираться из целочисленных значений дискретной шкалы, как бы округляться. При использовании двоичного кодирования шкала квантования обычно имеет число делений, равное целой степени 2, т.е. $2^1=2$, $2^2=4$, $2^3=8$ и т.д.

Число делений шкалы квантования определяется контрастной чувствительностью зрения, тем порогом, за которым глаз человека уже перестает различать скачкообразные изменения, возникающие на плавных переходах. Эксперименты показали, что для телевидения достаточно 128 или 2^7 уровней квантования; однако, учитывая особенности технологии, яркость квантуют на 256 или 2^8 уровней.

Итак, исходный аналоговый сигнал заменен отсчетами, а каждый отсчет проквантован. Остается выразить величины отсчетов двоичными цифрами. И тогда вместо непрерывного аналогового сигнала можно будет передавать двоичный импульсный сигнал.

Все эти операции, превращающие аналоговый исходный сигнал в кодовую двоичную последовательность, выполняются аналого-цифровым преобразователем. В нем сигнал такт за тактом сравнивается с некоторой шкалой, задаваемой электрическими пороговыми элементами; результат этого сравнения представляется в виде цифрового кода. Такие устройства уже используются в телеметрии и компьютерах. Но для телевидения пришлось разработать аналого-цифровой преобразователь с гораздо более высоким быстродействием. Только недавно были созданы интегральные микросхемы для контактных аналого-цифровых преобразователей, работающие с нужной скоростью. По форме цифровой сигнал не напоминает распределение яркости вдоль строки исходного изображения. Это последовательность импульсов, кажущаяся случайной. Когда на кинескоп подадут аналоговый сигнал, воспроизводится изображение. Если на кинескоп подать цифровой сигнал, то на экране появятся беспорядочно мелькающие светлые и темные точки. Чтобы восстановить изображение по цифровому сигналу, нужно произвести декодирование. Это делает цифро-аналоговый преобразователь. Цифро-аналоговые преобразователи тоже работают на интегральных микросхемах.

После декодирования сигнал снова получает аналоговую форму. Этот сигнал уже воспроизводит изображение, практически уже не отличающееся от исходного телевизионного. Но это изображение не несло потерь в процессе многократных преобразований, т.к. оно было избавлено от помех.

Этот упрощенно изложенный здесь метод цифровой передачи называют импульсно-кодовой модуляцией.

Нынешняя аппаратура цветного телевидения широко использует интегральные микросхемы. Она называется аппаратурой третьего поколения (первое поколение было ламповым, второе — работало на отдельных транзисторах). Четвертое поколение, которое будет построено на больших и сверхбольших интегральных схемах, станет цифровым. Разработка подобной аппаратуры уже ведется.

С. Зуев.

Б. В. СКВОРЦОВ (1896—1980)

Эта заметка посвящена памяти одного из известных в Харбине людей. Покойный Б. В. Скворцов — один из деятельнейших местных краеведов, был также известен как видный член руководства ОИМК, как знаток местной природы и садоводства и как владелец предприятия, снабжавшего харбинские аптеки лекарственными травами.

Борис Васильевич Скворцов — педагог-естественник, ботаник-систематик, альголог, протистолог, сельско-хозяйственный ботаник и этноботаник скончался в г. Сан-Пауло (Бразилия) 25 июня 1980 г.

Родился он в 1896 г. в Варшаве, где в то время служил его отец — судебный деятель. Впоследствии отец Б. В. был переведен по службе в Порт-Артур, а перед Русско-Японской войной семья Скворцовых переехала в Харбин, где и осталась потом на постоянное жительство. В Харбине Б. В. прожил 60 лет (1902—1962). Среднее образование он получил в Харбине, высшее — на Естественном отделении Физико-математического факультета Петербургского университета (1914—1917). Там он изучал низшие растения под руководством знатока дальневосточной флоры проф. Б. Л. Комарова. Из-за начавшейся революции и разлуки он не закончил университета и с 3-го курса вернулся в Харбин. После этого один год (1918) провел на юге Китая в провинции Фу-цзянь, где изучал субтропические культурные растения Китая, а в 1919 г. поступил преподавателем естествознания в Харбинские Коммерческие училища КВЖД.

Живой и энергичный человек, он выделялся среди харбинских педагогов-естественников своими крайне разносторонними научными интересами и необычайной исследовательской активностью. В Харбине не было ни одной краеведческой организации, в делах которой он бы деятельно не участвовал. Единственный из всех местных краеведов-ботаников Б. В. имел научную библиотеку с более чем двумя тысячами разных ботанических изданий.

Живя в Маньчжурии, Б. В. развил большую научную работу по изучению местных растений. Он первый начал исследовать маньчжурские зеленые, диатомовые, десмидиевые и др. водоросли. Кроме того, он занимался водяными грибами, жгутиковыми и эвгленовидными организмами и другими видами одноклеточных и многоклеточных низших растений. Предметом его изысканий были также систематика и биология высших растений — деревьев и кустарников Маньчжурии, водяных растений, а также злаков и осок. Как сельскохозяйственный ботаник, Б. В. Скворцов дал ряд ценных статей о китайских полевых и огородных культурных растениях, а как краевед-этноботаник он был автором работ о диких съедобных и лекарственных растениях китайцев и о лекарственном промысле в Маньчжурии и Китае.

Покойный имел международную известность как специалист по диатомовым водорослям. Он получал коллекции этих растений для определения и описания из многих стран мира: из разных частей России, Монголии, Маньчжурии, Китая, США, Ю. Америки, Японии, Индии, Цейлона, островов Ю. Азии, Ю. Африки и т.д., и вел значительную научную переписку с рядом русских и иностранных ученых. В 1922 г. он явился одним из инициаторов создания в Харбине Общества Изучения Маньчжурского Края (ОИМК), в котором он впоследствии занимал должность ученого секретаря и с которым был тесно связан по краеведческой работе. Целая серия печатных работ Скворцова вышла в издании ОИМК.

С 1950 г. Б. В. состоял научным сотрудником Института Лесного Хозяйства Академии Наук Китая, а в 1958 г. он получил звание ординарного профессора в Лесной Академии в Харбине.

В 1962 г. Б. В. переселился из Маньчжурии в Бразилию, где начал работать в Ботаническом Институте в Сан-Пауло. Институт поручил ему изучение жгутиконосных организмов, которые до того никем в Бразилии не изучались.

Борис Васильевич Скворцов был большой труженик, и памятником его работоспособности, инициативности и преданности науке являются его печатные труды. Будучи необычайно активным и плодовитым автором, он, согласно библиографии, составленной им самим, опубликовал с 1917 по 1970 г. 372 работы по изучению животных и растений Маньчжурии и Китая, а также низших растений Бразилии.

А. И. Баранов, С.Ш.А.

КОМЕТА ГАЛЛЕЯ СНОВА ЛЕТИТ К ЗЕМЛЕ

Комета Галлея давно знакома астрономам Земли. Они ее наблюдали на протяжении очень большого промежутка времени, т.е. более двух тысяч лет.

Каждый землянин может увидеть ее один раз в жизни, т.к. комета Галлея возвращается к Солнцу один раз в 76 лет. В 1986 году она вернется в тридцатый раз.

Комета носит имя английского астронома Галлея, жившего с 1656 по 1742-й год. Галлей был другом знаменитого Ньютона, открывшего закон всемирного тяготения.

Пользуясь этим законом, Галлей в 1682 году вычислил траекторию этой кометы.

В правильности этого закона в то время еще многие сомневались.

Закон был блестяще подтвержден появлением кометы в 1759-м году, как и предсказывал Галлей.

Позднее было установлено, что комета Галлея появлялась на небе, начиная с 467 года до Р. Х., уже 24 раза. Возвращения ее были правильно предсказаны на 1759, 1835 и 1910-й годы. Последний раз комета Галлея наблюдалась в 1910-м году.

В последнее возвращение в 1910-м году хвост кометы Галлея начинался у горизонта на западе и простирался через зенит. Его фактическая длина составляла 140 миллионов километров, т.е. немного меньше среднего расстояния между Землей и Солнцем.

Ожидается, что к концу 1984 года комета станет доступна фотографированию на сильных телескопах; в ноябре 1985 г. — наблюдениям в бинокль; в декабре — простым глазом. Перигелий она пройдет 9-го февраля 1986 г. и не будет видна в это время, проешируясь на небо в окрестностях Солнца. Затем комета начнет восходить перед рассветом. Постепенно она станет ослабевать и совсем скроется из виду, чтобы появиться опять лишь в 2061-м году.

Кометы, по-видимому, являются первозданными остатками вещества той туманности, из которой образовалась Солнечная система 4,6 миллиарда лет назад. Следовательно, они могут нести ценную информацию о начальных стадиях этого протопланетного облака. Кроме того, высказываются предположения, что именно кометы могли занести на Землю первоначальную органическую "затравку", послужившую толчком к зарождению жизни. Действительно, с помощью спектрального анализа в кометах обнаружены органические молекулы. Если даже простые внеатмосферные наблюдения комет принесли такое открытие, то от прямой экспедиции к комете можно ожидать гораздо большего.

В настоящее время экспедиции к комете Галлея готовятся в разных странах мира.

Первоначально проект экспедиции к комете Галлея разрабатывался совместно американским и европейским космическим агентствами. Рассчитано было все — от траектории движения до научной аппаратуры. Автомат должен был не только запустить маленький субавтомат к комете Галлея при ближайшем сближении с ней (на расстоянии 130 000 километров), но и через два года встретить еще одну комету — Темпл 2.

Стоимость проекта для американцев составляла ¼ миллиарда долларов. Конгресс США отказался его финансировать.

В настоящее время готовятся к осуществлению три проекта: европейский, советский и японский.

Европейцы собрали средства на первую часть первоначального (совместного с американцами) проекта — только на встречу с кометой Галлея. Проект получил название "Джотто" — по имени итальянского художника, зарисовавшего эту комету в 1301 году.

Японский проект условно называется "Планета-А" и в принципе мало отличается от "Джотто". Правда, он предполагает запуск двух автоматов: одного для изучения так называемого "солнечного ветра" (потока плазмы от Солнца) вдали от кометы и другого для встречи с кометой.

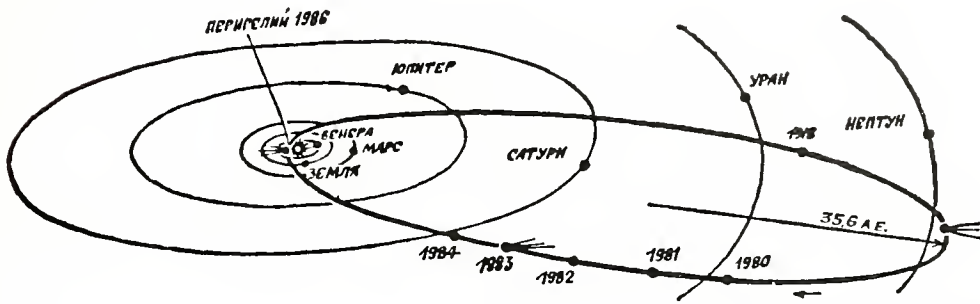
Советский проект является более сложным. Он носит название "Вега" (или "Венера-Галлей"). В декабре 1984 года советская автоматическая станция стартует к Венере, с которой встретится в июне 1985 г.. После отделения спускаемого аппарата станция направится к комете Галлея.

В ПОСЛЕДНЮЮ МИНУТУ

=====

Главная Библиотека Стэнфордского Университета /Калифорния, США/ запросила редактора журнала "Политехник":
 Б.Н.Коренева о возможности приобретения полного комплекта журналов "Политехник".

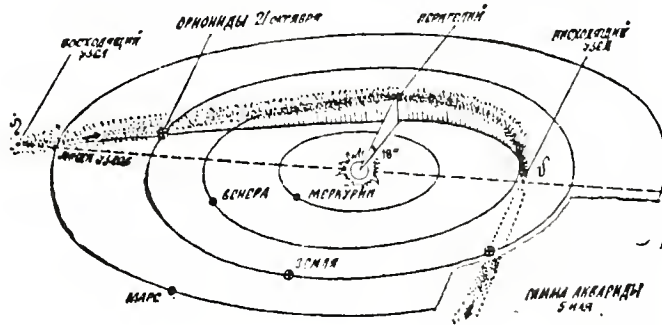
.....



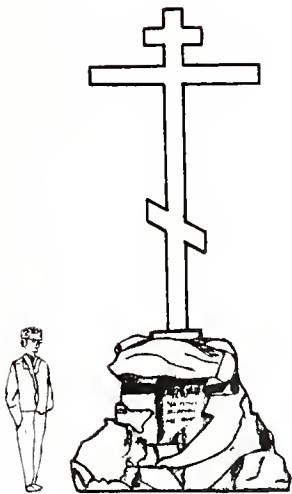
Орбита кометы Галлея в Солнечной системе.

В статье "Комета Галлея снова летит к земле".

На схеме видно, что Земля ежегодно проходит через метеорный рой Орионид (в октябре) и Гамма-Акварид (в мае).



К статье "Русское православное кладбище в Сиднее".





Все три экспедиции планируют свидание с кометой Галлея в марте 1986 г. Их научные цели идентичны. Но состав приборов, размещенных на космических аппаратах, будет несколько различен. Вес аппаратуры, которую можно послать к комете, строго ограничен. Поэтому важно, чтобы информация, полученная в разных экспедициях, была взаимодополняющей.

По современным представлениям ядро кометы Галлея (как и ядра других комет) состоит из рыхлых льдов разного состава, загрязненных нелетучими веществами. Когда комета приближается к Солнцу, поверхностный слой ее льдов испаряется под действием солнечной радиации, а формирующиеся на поверхности ядра мелкие частицы из нелетучих веществ отрываются, увлекаемые газами.

Эти частицы, мельчайшие пылинки и те, что покрупнее, — миллиметровые, сантиметровые, — покинув ядро кометы, продолжают двигаться практически по той же орбите, что и комета. Постепенно рой частиц рассеивается вдоль всей орбиты.

Земля, двигаясь вокруг Солнца, дважды в год проходит сквозь рой, рожденный кометой Галлея. Тогда миллионы его мельчайших космических пылинок влетают в атмосферу Земли и, не достигнув поверхности Земли, вспыхивают "падающими звездами" — метеорами. Это происходит с 30 апреля по 10-е мая и с 15-го по 26-е октября. Именно в эти дни наблюдаются метеорные потоки Гамма-Акварид и Орионид. Наблюдателю кажется, что точка, из которой вылетает поток метеоров, находится в мае в созвездии Водолея (отсюда название Аквариды), а в октябре — в созвездии Ориона (отсюда Ориониды).

Метеорные тела, рожденные кометой Галлея во время ее прошлых появлений, движутся теперь впереди кометы, словно ее гонцы, и мы ежегодно в мае и в октябре можем наблюдать маленькие частицы ее вещества, проникающие в земную атмосферу.

Ворвавшись в слой земной атмосферы на высоте в 70 - 100 километров, невидимые до того мельчайшие частицы метеорного роя вспыхивают белыми длинными стрелами и в мгновение ока гаснут. Ни одна из этих красивых светящихся стрел не может долететь до Земли. Но тысячи глаз на Земле вглядываются в эти сгорающие космические пылинки, не догадываясь, что они являются частицами кометы Галлея.

Множество предрассудков было связано с кометой Галлея в давние времена. Ее появление сопоставлялось со смертью предводителя гуннов Атиллы, Магомета, римского императора Константина и русского царя Ивана Грозного. В 1456 году при появлении кометы римский папа Каликст III-й объявил, что ее форма напоминает турецкий ятаган (кинжал) и это означает готовящееся нападение турок на христиан. Турки же, увидев в свою очередь, ту же комету, заявили о ее сходстве с христианским крестом и стали ожидать нападения из Западной Европы. Комета же вскоре исчезла, не оставив никаких следов, и в Риме и в Стамбуле все успокоились.

С. Зуев.

РУССКО-КИТАЙСКОЕ РЕМЕСЛЕННОЕ УЧИЛИЩЕ (Воспоминания)

Я в 1929 году окончил в гор. Харбине Русско-Китайское Ремесленное Училище, находившееся на Кривой улице в Новом городе.

Название указывает на короткую спецификацию, но в школе преподавались нижеследующие предметы: механика, технология металлов, физика, математика (алгебра и тригонометрия), механическое черчение, в какой-то мере каллиграфия, паровозы, вагоны и железнодорожное дело, основы электротех-

ники, промышленная география, русский яз. (литература) и частично китайский язык. Эти занятия были в утренние часы, а после по четыре часа пять раз в неделю были практические занятия в школьных мастерских, которые по тому времени были неплохо оборудованы.

В мастерских делали всевозможные инструменты вплоть до токарных станков, частично проходила кузнечное и жестяное дело под руководством опытных уральских мастеров. Срок обучения был трехгодичный. Ученики принимались с семигодичным обучением (не меньше). В классном преподавательском составе были и преподаватели из Политехникума. После окончания обучения абитуриенты должны были иметь практику на К.В.Ж.Д. или по желанию в С.С.С.Р., но Советско-Китайский конфликт и проблемы с гражданством нарушили планы.

С августа 1929 г. я стал работать токарем в мастерских Башкирова. В 1939 г. открыл собственную механическую мастерскую "Центр" в Чен-хэ на Некрасовской ул. № 25. Оборудование мастерской, токарный станок, ручные пресса и многие инструменты были изготовлены собственноручно. Деятельность мастерской была разнообразной, но в основном специализировалась по ремонту и изготовлению центробежных насосов для подачи воды. В этой отрасли мастерская имела неплохую репутацию.

Мне хочется в связи с этим описать два особо выделившихся случая. Примерно в 1955-56 г.г. я был вызван в Ийе гунсы (правительственные аптекарские склады) находившиеся в районе железнодорожной станции Сун-че-зан, для оборудования водоснабжения. В том районе вода находилась на глубине 36 метров, рыть такие колодцы стоило очень дорого, кроме этого бывали такие явления, когда неожиданно уровень воды поднимался и портил оборудование в колодце. По этой причине станция Сун-че-зан установила два компрессора (один был запасной) с электромоторами в 30 Н.Р., которые нагнетали воздух в скважину, где он смешивался с водой и под давлением поступал в бак; в баке вода конденсировалась, и за час работы такая конструкция давала воды 1,8 м³. Сделать такую установку не было возможности по причине отсутствия компрессора и еще по той, что электротрансформатор у Ийе гунсы был недостающей мощности. Я решил для добычи воды без колодца применить принцип инжектора. Мною был сконструирован центробежный насос, который электромотором в 10 Н.Р. давал давление в 14 атмосфер. Вторая попытка увенчалась успехом, т.е. за час работы накачивалось 2,5 м³ воды.

Второй случай, когда для Монгольской железной дороги требовался центробежный насос, чтобы работал от дизель-мотора, нагнетал не менее 50 м³ воды в час и не менее 3½ атмосферы давления, и чтобы весь агрегат был компактным, т.е. на одной раме без приводных ремней. Моя конструкция дала более 50 м³ при давлении в 5 атмосфер, и от заказчика я имел благодарность.

Быть может, заслужат внимания работы по изготовлению электро-динам из испорченных электромоторов (которые не могли работать как эл. моторы по причине, что ротор был проточен). Мною была приобретена партия таких эл. моторов и при содействии г-на Колобова М. Ф., специалиста электрика, а также владельца мастерской, делались прекрасные электро-динамо переменного тока, а из динамо постоянного тока делали электросварки. Был такой случай, что из мотора в 30 Н.Р., сгоревшего при пожаре лесозавода Кондо и выброшенного в хлам, мною был сделан новый ротор и крышки, и при содействии электрика г-на Голубовича Е. П. была изготовлена прекрасная динамо 30 К.В.А.

С 1945 года я переключился на ремонтную деятельность центрального отопления, производил ремонты в Дальбанке, в кино "Москва" на Водопроводной улице, где применил распределение обогрева здания на пять частей по причине недостатка угля. По этой же причине сконструировал змеевики, которые устанавливались в печи и служили нагреванием радиаторов в квартире. Два сезона брал подряды в Стройконторе Чурина. Сделал общие бани на Сунгарийской мельнице, центральное отопление в квартирах служащих, ремонтировал центральное отопление в общежитии Чурина на Дровяной улице.

Не помню точно год, когда можно было иметь предприятия на паритетных началах с правительством. На 2-й Ротной улице, в Модягоу братья Литвиновы и Петров на этих началах строили завод по выработке из древесной коры экстракта танина для дубления кож. Инженером был г-н. Браман В. В., а я производил частичный монтаж этого завода. Одно время я специализировался по монтажу кожевенных заводов.

II-ой ВЫП **РУССКО-КИТАЙСКОГО** К.В. Ж.Д. **РЕМЕСЛЕННОГО УЧИЛИЩА**
 ХАР БИН 1928-1929



К.Г. Берловский



К.Г. Коровин



П.Е. Ермолов



П.Г. Шильов



Р.Е. Асланов



П.П. Бельдерханов



А.А. Амirkhanov



А.Е. Костенко



Н.Г. Котов



М.Е. Лисицын



А.Г. Лебедев



А.А. Богдановский



А.П. Попов



Е. Жуковский



К.П. Сидоров



В.П. Сергеев



В.С. Болов



С.М. Журав



Н.П. Рогов



С.П. Михайлов



А.М. Масленников



Р.Е. Булас



М.К. Кравцовский



С.Е. Сини



В.И. Соболев



С.М. Сидоров



М.Г. Цветков



А.Е. Пустоваров



В.П. Кузнецов



В.С. Болов



К.М. Михайлов



А.П. Рыклов



В.Т. Сидоров



М.П. Масленников



Р.Е. Булас



М.К. Кравцовский



С.Е. Сини



В.И. Соболев



С.М. Сидоров



М.Г. Цветков



А.Е. Пустоваров



В.П. Кузнецов



И.К. Серегин



П.М. Иванов



П.Т. Давлетов



П.К. Кравцовский



К.И. Сидоров



Н.П. Масленников



М.К. Кравцовский



Н.П. Масленников



С.М. Сидоров



М.Г. Цветков



А.Е. Пустоваров



В.П. Кузнецов



П.М. Иванов



Н.П. Масленников



П.Т. Давлетов



П.К. Кравцовский



К.И. Сидоров



Н.П. Масленников



М.К. Кравцовский



Н.П. Масленников



С.М. Сидоров



М.Г. Цветков



А.Е. Пустоваров



В.П. Кузнецов



Всего пропущено
 10 человек
 1929 г.





В 1951 году Союз инженеров взял подряд по прокладке второй водонапорной линии от реки Сунгари до депо, протяженностью в 6300 метров, и требуемые ремонты оборудования. В этих работах я принимал немалое участие.

В марте 1948 года по просьбе правительства было собрание коммерсантов и промышленников, на котором представители правительства (контрольный департамент) просили восстановить нормальную жизнь в Харбине. С этого времени мастерские сделали много полезного для Китая.

Я пишу это для того, чтобы увековечить память русских тружеников в Маньчжурии.

Г. И. Семенов

ХАРБИНСКАЯ ЗИМА

Теплее Солнце пригревало
Земли заснеженный покров;
Зима уставшая дышала
Парами тающих снегов.

Ручьи по улицам бежали,
Местами заполняя их;
Остатки зимние стекали
Печально с кровель городских.

Узор ажурный, проясняясь,
Сползал с замерзшего окна...
Все оживало, пробуждаясь,
Казалось, — вот уже Весна...

Вдруг, вновь от снега побелело
И снова стало замерзать,
Все то, что Солнце отогрело,
Весне стараясь помогать!

Проходит день в клещах мороза,
Назавтра — теплая пора...
Закону жалкая угроза
Зимы озлившейся игра!..

Так шла Весна, борясь с Зимой
В суровом климате у нас:
То вдруг тепло совсем порою,
То холодно на долгий час!

Погоды милой измененье
Сводило жителей с ума —
Гадали все в недоуменьи:
Когда же кончится Зима?

Законы строгие Вселенной,
Создавши тысячи веков,
Решили все же спор отменный
"ЗИМЫ" с "ВЕСНОЙ" в конце концов...

И сила Солнца равномерно
Скелет ЗИМЫ совсем дожгла;
ВЕСНА теперь дорогой верной
С улыбкой молодости шла!

В душе надежды и стремленья,
Чудесным счастьем жизнь полна —
"Твое приятно возрожденье,
О, долгожданная ВЕСНА"!..

"Привет тебе, ВЕСНА младая,
Ты чудеса творить пришла.
Природа, Жизни зарождая,
В тебе помощницу нашла!!!"

† Ю. Энгель

ЮЖНО-МАНЬЧЖУРСКАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ КОМПАНИЯ

Настоящая статья является дополнением к историческому очерку "80 лет КВЖД", напечатанному в предыдущем выпуске нашего журнала. Ее содержание сводится к техническому описанию перестройки южного участка КВЖД японскими инженерами в соответствии с их планами и стандартами.

Большая часть материала найдена автором в английских и японских источниках и вполне возможно, что публикуется на русском языке впервые.

В очерке "80 лет КВЖД", помещенном в "Политехнике" № 10 на стр. 66, говорится:

"По портсмутскому договору Россия передала Японии южную линию КВЖД от Порт-Артура до Чанчуня с городами Порт-Артур и Дальним.

Точное определение конечного северного пункта ж.-д. линии было решено дипломатическим путем. Этим пунктом был определен разъезд № 78."

Южнее этого разъезда в руки японцев попало 736 км главной линии, не считая веток на Инкоу и угольные копи Южной Маньчжурии.

В ходе войны русские угнали на север весь исправный подвижной состав. Путь и мосты были оставлены относительно невредимыми.

Для обеспечения своего передвижения на север японцы доставили на континент легкий подвижной состав, и их саперные и железнодорожные части стали быстро перешивать широкую колею на узкую (1066 мм). Одновременно с этим была проложена другая узкоколейка, — от Аньдуна до Мукдена, с минимальными земляными работами по пионерским стандартам.

С этого было взято начало для постройки и оборудования будущей ЮМЖД.

Капитальные работы развернулись уже после окончания войны.

По декрету японского императора в 1906 году была основана Южно-Маньчжурская железнодорожная компания, ставшая впоследствии самым крупным и прибыльным предприятием Японии за пределами ее метрополии.

Вновь созданной компании было поручено приступить к реконструкции железных дорог Южной Маньчжурии. Главным инженером был назначен С. Фурукава.

Ширина колеи постоянного пути, по образцу железных дорог Китая, Кореи, Америки и Европы была принята стандартной — 1435 мм.

Рельсы, скрепления и оборудование были заказаны в Америке. Шпалы доставлялись из Кореи, балласт был местный.

Рельсы применялись весом в 43 кг/метр.

Количество шпал на километр главного пути было назначено 1600.

Реконструкция носила капитальный характер: восстанавливался существовавший путь КВЖД, строились постоянные искусственные сооружения (оставшиеся впоследствии недоделок), восстанавливались поврежденные мосты, и строился второй параллельный путь.

Для последнего надлежало выполнить две крупных работы — металлические мосты через реки Хуанхэ и Тайцзы с опорами на кессонных основаниях.

За счет значительных земляных работ было решено смягчить уклоны, сократить число кривых и увеличить их радиус.

Наличие дешевой рабочей силы — китайцев-кули — позволяло вести работы широким фронтом.

Первый путь был готов на всем протяжении в мае 1908 г. Второй строился по частям и, беря начало от Дальнего, был открыт до Ляояна в октябре 1909 г. и до Мукдена по окончании двух больших мостов — в апреле 1910 г.

На север от Мукдена оставался на долгие годы только один путь.

Параллельно с этими работами шла быстрым темпом постройка Мукден-Аньдунской ж. д протяжением в 260 км.

Проложенный во время войны узкоколейный "пионерский путь" для постоянной эксплуатации был непригоден — слишком извилист в плане и волнист в профиле. Из-за крутых уклонов приходилось тянуть поезда силою двух или трех сцепленных вместе локомотивов-"кукушек", а иногда сверх этого добавлять в хвосте "кукушку"-толкач.

На постройку было ассигновано 12 миллионов американских долларов, что позволяло выполнить работы высококачественно, так же, как на главной линии ЮМЖД.

Наиболее трудоемкими были земляные работы. Но помимо них здесь встретилось много трудных заданий.

Местность, по которой прокладывалась магистраль, — более пересеченная, чем та, где прошла к морю дорога на Порт-Артур.

Достаточно сказать, что на всей линии от Харбина до Порт-Артура нет ни одного туннеля, тогда как на Аньдунской линии встретилась необходимость в двадцати четырех.

Из них туннели Фучинлин (длиной в 1490 м) и Чикуншань (дл. в 1000 м.) прорабатывались через твердую известняковую породу и требовали крупных взрывных работ и мер по удалению подземных водотоков.

Изобилие рек и ручьев вызвало необходимость постройки 205 больших и малых мостов, из которых самым длинным был мост через реку Тайцзы.

Мелких водопропускных сооружений через овраги и суходолы набралось 213.

Высота насыпей местами достигала размеров 4-5-этажных зданий, требуя при отсыпке тщательного уплотнения. Последние работы выполнялись почти исключительно вручную тысячами китайцев-кули.

Работы шли непрерывно, вне зависимости от погоды и сезона, под периодическими дождями и во время ураганов. Благодаря этому они были полностью закончены в течение 26 месяцев.

При открытии эксплуатации КВЖД 1 июля 1903 г. на ней оставались еще некоторые недоделки. Значительный процент их касался зданий. В частности, пассажирские здания были готовы только для станций второго и третьего классов и разъездов. На больших станциях, где пассажирские здания предполагались быть выстроенными в виде больших вокзалов по индивидуальным проектам, работа задержалась в ожидании чертежей из Петербурга.

Наступившая вскоре война сорвала все планы, и недоделки, относившиеся к южным участкам КВЖД, никогда осуществлены русскими не были. Таким образом, постоянные вокзалы Дальнего и Мукдена, а также новой станции Чанчунь, были спроектированы и построены уже японцами.

Здания многих других важных станций были перестроены на большую квадратуру. Все коммерчески важные станции были обеспечены достаточным количеством пакгаузов и складов. В течение последующих лет число разъездов было увеличено с 54 до 114.

К 1919 году была осуществлена постройка второго пути от Мукдена до Чанчуна. Она включала в себя второй мост через р. Чинхэ около станции Кайюань.

Одновременно с этим начали строить ж.-д. линию Сыпингай-Таонань и менять рельсы первого пути между Мукденом и Чанчуном.

По поводу последнего японцы записали:

"Здесь мы снимали рельсы, уложенные русскими в начале века..."

Это значит, что 80-фунтовые рельсы, доставленные из России, прослужили хороший, для однопутной железной дороги, срок в 20 лет.

Для ремонта подвижного состава были построены громадные механические мастерские в Шахекоу, предместье Дальнего. Их эксплуатация началась в 1911 году.

Об их масштабах можно судить по следующим данным.

Площадь мастерских составляла 990,000 кв. метров, из которых при постройке 48,000 было занято под конторы и цеха. На территории располагалось 95 строений, включая собственное водоснабжение и электростанцию.

С самого начала мастерские были хорошо оборудованы в соответствии с современной техникой. На протяжении лет эксплуатации оборудование пополнялось новым, и мастерские постепенно были развиты до масштабов паровозо-вагоностроительного завода.

Первые локомотивы, построенные в Дальнем, появились в эксплуатации в начале 1920-ых годов, а вслед за этим стали строиться и все типы вагонов.

По мнению экспертов, эти мастерские считались наиболее крупными не только на Дальнем Востоке, но и на всем севере Тихого океана.

По данным на 1932 год, они могли ремонтировать одновременно 27 паровозов, 36 пассажирских вагонов и 130 товарных.

Позже были построены мастерские в Мукдене, которые постепенно тоже выросли до размеров строительного завода. Большие ремонтные мастерские были сооружены в последующие годы в Ляояне и Чанчуне.

Весь первоначальный подвижной состав для ЮМЖД был заказан в Америке. Начиная с 1907 г., в Маньчжурiju стали доставляться все типы современных американских паровозов.

Заказ на пассажирский парк включал простые и спальные пульманские вагоны, багажные, вагоны-рестораны, почтовые и т.д.. Товарный парк был снабжен крытыми вагонами, полувагонами, платформами, а также цистернами, транспортерами, холодильниками и саморазгружающимися хоперами — всем для твердых, жидких и сыпучих грузов.

Весь подвижной состав был оборудован автоматической сцепкой и пневматическими тормозами Вестингауза — устройствами, которые в те дни еще только начали входить в жизнь на железных дорогах мира.

По договору с Россией с 1908 г. был организован пассажирский маршрут Китай—Европа, в котором ЮМЖД была важным звеном.

Пассажиры следовали морем от Шанхая на Дальний, затем поездами по маршруту Дальний—Чанчунь — Харбин — Великая сибирская ж.д. — Москва. Весь путь занимал две недели и был очень популярен среди деловых людей и туристов многих национальностей.

Сообщение это требовало скорых поездов. На ЮМЖД с первых лет эксплуатации получил известность ночной экспресс Дайрен — Чанчунь, покрывавший 700 км за 15 часов.

В те дни это было большой скоростью, и поезд носил пространное название "Дальневосточный экспресс XX века".

Состоял он из пульманских вагонов. Для обеспечения ежедневного пробега экспресса в обоих направлениях имелось два состава плюс один запасной. В 1932-33 гг., когда он был признан устаревшим, каждый из его составов покрывал приблизительно по 6 миллионов километров.

К этому времени главные ж.д. мастерские в Дальнем давно уже выпускали свою продукцию, и инженеры ЮМЖД набрали достаточный опыт для того, чтобы создать своими силами современный поезд-молнию.

Результатом их работы стал суперэкспресс "Азия". По данным прессы тех дней, работа была выполнена блестяще, что подтверждалось и общественным мнением.

Достаточно сказать, что в первый же свой пробег, имевший место 1 ноября 1934 г., "Азия" покрыла 700 км от Дальнего до Чанчуна за 8½ часов, а позже еще сократила это время.

Окрашена "Азия" была в спокойный зеленовато-защитный тон с серебряной крышей и широкой белой полосой вдоль всего состава и имела огромные зеркальные окна.

В каждом составе имелись: багажно-продуктовый вагон, два вагона III класса, роскошный вагон-ресторан, вагон II класса и в хвосте — вагон I класса, задняя часть которого представляла собой "observation car" с овальным концом.

Остов "Азии" был выполнен из лучшей стали, а ходовые тележки и рессорная система сконструированы так, чтобы производить минимум шума и тряски.

Вагонам и локомотивам "Азии" была придана обтекаемая форма.

После продажи КВЖД маршрут "Азии" был продлен до Харбина. Расстояние от Дальнего до Харбина покрывалось за 12 часов.

Коммерческая работа ЮМЖД в течение всех лет ее существования шла весьма успешно. Дефицита никогда не было, а доход ежегодно возрастал.

Такому успеху способствовало то, что ЮМЖД не имела конкуренции с другими видами транспорта или другими железными дорогами, и только ж.-д. линия Мукден—Гирич, построенная китайцами в 1926 году, несколько нарушала монополию ЮМЖД.

Однако, мощная финансовая база и укрепление политического статуса Японии в финале 1-ой Мировой войны дали возможность ЮМЖД строить, развивать и иметь в своих руках целый ряд объектов и предприятий.

Наиболее крупными оставались главные мастерские в Дальнем и Мукденские мастерские.

К 30-ым годам производство паровозов и вагонов в них настолько возросло, что ЮМЖД стала снабжать по заказам железные дороги Кореи и Китая.

По идеям, заимствованным из Америки, строились паровозы типа "Микадо". Это были локомотивы большой мощности, снабженные пароперегревателями.

Большие заказы потребовали расширения мастерских и увеличения штата работников.

В Дальнем штат дошел до 5000 человек.

Около мастерских вырос колоссальный рабочий поселок Шахекоу, занимавший много акров и насчитывавший сотни домов.

Все дома были оборудованы удобствами, а улицы поселка правильно распланированы, хорошо озеленены и обеспечены ночным освещением.

Следующим по величине предприятием были сталелитейные заводы в Аньшане, дававшие большую ежегодную продукцию с использованием местной руды.

За ними следовали битумно-угольные копи в Фушуне и Яньтае, оснащенные американским оборудованием. Из них первые имели неисчерпаемые резервы.

Большим предприятием был древо-пропиточный завод в Суцзятуне, выпускавший миллионы просмоленных шпал, телеграфных столбов и шахтных креплений.

(Больше данных об этих объектах читатель может найти в "Политехнике" № 7, стр. 89).

Кроме упомянутого, компании ЮМЖД принадлежали:

морское пароходство Дальний — Шанхай (проданное позже Дайренской Пароходной Ко.);

доки, пристани и склады в Дальнем, Инкоу, Аньдуне и Шанхае;

электростанции в Дальнем, Аньдуне, Фушуне, Мукдене и Чанчуне с общей мощностью в 33 миллиона Ква;

электрические трамваи Дальнего и Фушуна;

газовые заводы в Дальнем и Аньшане, из которых первый давал продукцию в 8 миллионов куб. метров в год;

цепь отелей вдоль линии ЮМЖД, включая Дальний, Порт-Артур, Мукден, Чанчунь и приморские районы Хошигаура и Огондай.

Главной группой были "Ямато Отели", система госпиталей "Мантецу" во всех больших центрах ЮМЖД с главным госпиталем в Дальнем;

научные институты в Дальнем: Геологический институт, занимавшийся исследованием минеральных и почвенных ресурсов Маньчжурии, и Центральная лаборатория, имевшая два уклона — разработку науки о здоровье и агрикультурный.

ЮМЖД имела и оперировала 1375 км железных дорог в Южной Маньчжурии, а также сеть Корейских Государственных железных дорог, общим протяжением в 1860 км.

Оценка ЮМЖД на 1942 г. равнялась 350 миллионам иен, со штатом служащих и рабочих в 30,000 человек.

Примерно в таком виде эта дорога была и в дни капитуляции Японии, в августе 1945 г.

С. Авенариус.

СТАНЦИИ КИТАЙСКОЙ ВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

О станциях на линиях К.В.ж.д. уже было написано на страницах журналов "Политехник", но мне хочется вспомнить те станции, на которых я бывала, и вызвать воспоминания у читателей, что это были за станции, и как там жили. Ведь это все было, было — и Барим, и Маозршань, и Хинган, и Ченгауз, и Чжалантунь. И каждая станция оставила след не только на бумаге, не только на фотографиях, но и в сердце. А сердце и живет, и бьется, и стучит...

Воспоминания о станциях начинаются с раннего детства. Папа, служащий КВжд, имел бесплатный железнодорожный билет на всю семью, и каждое лето мы ездили то на юг, то на запад, то на восток от Харбина. Ездили, обычно, к знакомым пожить неделю, две, три, а то и больше. Хозяева были рады принять нас, городских гостей, а мы наслаждались природой, простотой и безыскусственностью жизни.

Вот мы сели в поезд. Откидываем столик у окна, занимаем наши места по обе стороны от него на удобных диванах. Делается уютно, как дома. Сразу же почему-то вытаскиваются из корзин котлеты, вареные яйца, колбаса, хлеб, домашние булочки. Паровоз дает свисток и поезд плавно отходит с места. Непременно надо посмотреть в окно, хотя пока видны только железнодорожные пути, водонапорная башня, перрон, станционные здания.

Поезд катит дальше. Идут пригорки, перелески, ручейки, овраги, реки, мосты, горы, леса. Смотришь и впитываешь в себя красоту маньчжурского края — богатого, красочного, особенного.

В моей детской памяти запомнилась станция Аньда на западной линии КВжд. Степь, золотой ковыль, полевые цветы, вспархивающие из-под ног птички: вкусное сливочное масло, молоко; приветливые ласковые женщины: городской парк, таинственный вечером, с массой раскидистых деревьев.

О станции Чжалантунь на западе остались воспоминания о белых березовых скамейках, резных изящных беседках, ажурных мостиках. Везде гуляли красивые нарядные тети и дяди, весело разговаривали, смеялись и чему-то все время радовались.

Станция Фуляэрдэ на западе осталась в памяти как что-то яркое и светлое. Одетые в пестрые платья и пижамы оживленные дамы под разноцветными шелковыми зонтиками, галантные и вежливые мужчины в белых летних костюмах и тирольках. Помню, как смотрела с моста на реку Нонни и она казалась мне очень широкой и полноводной. Помню разговоры взрослых, что в Фуляэрдэ приезжают легочные больные и их лечат кумысом. С тех пор у меня осталось понятие о кумысе, как о лекарстве.

Бухэду на западе вспоминается окруженное какими-то таинственными сопками, прохладное даже летом, с обилием брусники, голубицы, грибов и орехов. Помню еще, как мужчины говорили об охоте, каких они привозили козюль, кабанов, фазанов, куропаток.

Станции Метайцзы и Дуйшиньшань на западе сразу же за сунгарийским мостом разнообразием природы не отличались. Это были места, покрытые изумрудной травой, и с массой озер, которые придавали очень живописный вид местности. На станцию Метайцзы ездили и ходили пешком рыбачить, и если рыбак приносил домой богатый улов, то так и говорили: "Это с Метайцзы".

Дуйшиньшань запомнилась как пригорок, обдуваемый свежим ветерком, где так хорошо сидеть жарким летним днем под тенью дерева, смотреть вдаль и по сторонам и любоваться сочной зеленой травой и полевыми цветами. Там гуляли по бесконечным тропинкам, восхищались ирисами и кувшинками в озерах и наблюдали, как сосредоточенные рыболовы часами смотрят на свои поплавки.

Станция Мяньюхэ на западе. Синеющие вдали горы, масса леса. Запомнилось, как говорили о тамошних туземных жителях ороконах, что к ним не дай Бог полагаться — живым не уйдешь. А мы гуляли далеко от поселка по живописным узким тропам, в глухих безлюдных местах, встречали этих самых орокон, они нам приветливо улыбались, кивали головой и никого из нас не тронули.

Хинган, тоже на западе. Для моего детского сознания — невероятно высокие горы, глубокие ущелья, знаменитая Петля, где поезд извивается тоненькой змейкой, кружит туда и сюда среди гор, пока не выйдет на прямую дорогу. Было страшно взбираться на кручи, спускаться вниз и снова взбираться на вершины гор.

Хайлин и Ханьдаохэцзы на востоке. От них осталось воспоминание, что это сплошной лес, горы, высоченная трава, чуть ли не выше моего семилетнего роста. Чувствовала себя такой маленькой и потерянной среди этого горного и лесного величия.

Станция Уцзя на юге. Тогда казалось смешным это коротенькое название. Память ничего не сохранила, кроме добрых знакомых, сверстников-детей и тенистого парка со скамьями, куда мы часто приходили большой компанией.

Годы идут и теперь каждая новая поездка на станции оставляет более полную картину. Студенты Колледжа Христианского Союза Молодых Людей под руководством преподавателей устраивают каждый год в мае-июне поездки в Эрценьцзянцзы, Маозршань, Барим. Чудесное Эрценьцзянцзы на восточной линии, какое-то стройное, изящное. Русская православная церковь под горой, кругом сопки. Ходим, бродим, взбираемся на Голубиную сопку вместе с нашими неутомимыми преподавателями и руководителями И. А. Мирандовым и Ю. А. Григорьевым. Сидим на вершине горы, смотрим вокруг как-будто с крыши мира. Синеют горы, блестит речка. Тишина, покой в природе и в себе.

Продираемся через кустарник, жарко. Окунаемся в горный ручеек, делаем около него привал. Журчит ручей, шепчет что-то, кусты нависли над водой, закрыли местами небо. Прохладно, приятно. А ручей бежит, бежит, лепечет нам "таинственную сагу"...

Маозршань — жемчужина восточной линии. Знаменитая сопка Сахарная Голова, которую брали несколько раз штурмом, т.е. забирались на ее вершину и, конечно, выцарапывали наши имена на камнях для потомков. По дороге на Сахарную Голову — китайский монастырь, где непостижимым образом на полочке в углу стояла вместе с китайскими божествами икона нашего святителя Николая Чудотворца. И было чувство, что ничего плохого в Маозршани не может случиться, раз Николай Угодник здесь, на полочке, охраняет и покрывает и нас, экскурсантов, и русских, и маньчжур, и весь род людской.

С Сахарной Головы спускались очень оригинально. Вместо того, чтобы сползть по каменной осыпи, ухватываясь за ветку дерева, раскачивали ее, цеплялись за ветку дерева, растущего ниже, и таким образом перепрыгивали все дальше и дальше. Совсем, как Тарзаны. И в 17 лет это было очень легко, весело и интересно.

А какие изумительные краски принимала растительность осенью! На зеленом фоне золотые, красные, коричнево-ржавые кусты и деревья стояли как какие-то нарядно разодетые красавицы, которыми можно было без конца любоваться и восхищаться. Эти "в багрец и золото одетые леса" вдохновляли многих наших художников, запечатлевавших чудесные краски маньчжурской осени на своих полотнах.

Сколько было исхожено дорог в Маозршани — и мельницы на речке, где делались китайские свечи для храмов; и Чортовы мосты почти-что без перил; и Сопка Любви, на которой нужно было непременно побывать и даже залезть в пещеру с узенькой песчаной площадки; и купанье в речке около камней под отвесной скалой, и встречи со змеями, переползающими дорогу или плывущими на зеркальной поверхности речки. Привалы, пикники, радость — солнечный свет, счастье и тогда и навсегда.

Барим — одна из красивейших станций запада. Уютный тихий поселок. Церковь в память преподобного Сергия Радонежского. Вечером — мерцающие лампадки, а выйдешь наружу — тишина, таинственная темнота, простор.

Ездили на сенокос на телеге, работали в поле, убирали траву, помогали для собственного удовольствия хозяевам. Возвращались домой к ужину — свежий творог, сметана и малина, собранная собственоручно тут же в малиннике.

Знаменитая сопка Екатерины — ни дать ни взять величественная наша русская императрица сидит за роялем. Прогулки к источнику "Слеза Чингисхана". Говорят, что на этом месте было становище Чингисхана. Уносим с собой бутылки с водой, чистой, действительно, как слеза.

Ходим по грибы — вот где раздолье! Сорвешь один гриб, другой, смотришь — а тут целая семья, прикрытая листьями. Оторваться невозможно, так бы и собрала все, что в лесу. А какие необыкновен-

ные полянки цветов в Бариме! Идешь по пригорку - справа оранжевые саранки, слева сиреневые колокольчики; пройдешь дальше - полянки белой кашки. Какой-то изумительный ковер, сотканный самой природой. А голубица - спелая, крупная, сочная. Хороши были из нее вареники с густой желтой сметаной.

А ледяной Ял, в котором не то что купаться, но и руку всунуть невозможно. И все же купались в его ледяных струях и было жарко и весело.

Вспоминаются и близкие к нам восточные станции Ченгауз и Чен. Они особой живописностью не отличались - просто масса зелени, цветов, пригорки с бархатной травой, а главное - река Ашихэ, где можно было купаться, загорать, наслаждаться тишиной, простором и покоем. Сюда часто устраивали экскурсии "Пржевальцы" молодежь, любящая природу, интересующаяся энтомологией, орнитологией, археологией, этнографией. Во главе "Пржевальцев" был Владимир Васильевич Поносов, археолог и этнограф, служащий харбинского музея, человек энергичный, любящий молодежь, умевший и любивший пошутить и заинтересовать наукой, рассказывавший во время экскурсий много интересного. С В. В. Поносовым и группой "Пржевальцев"-энтузиастов было исхожено немало дорог и тропинок в разных направлениях от Харбина. Помимо Чена и Ченгауза часто ходили на Хуан-шань - "Желтую гору" - подле Санкешу, где В. В. Поносов с другими молодыми археологами делали раскопки и находили там много интересного, разные доисторические предметы обихода и даже кости мамонта, что было сенсацией, о которой в свое время много писали в газетах и журналах. На Хуан-шань ходили пешком через китайские деревни по живописным дорогам. Делали привал на речке Ашихе, варили на костре золотистую уху из жирных касаток, кипятили чай в закопченном чайнике и казалось, что вкусней ничего быть не может.

Говоря о В. В. Поносове, хочется отметить его стремление расширить кругозор русской молодежи, научить ее многому. Он устраивал экскурсии в музей, в даосские, буддийские и конфуцианские китайские храмы, в китайскую мечеть. Сколько мы с ним перевидали фабрик, мастерских - были на мельницах, заводах бобового масла, фабрике выделки кож и других. А в китайском городе Фуцзядяне он показывал нам разные магазины, базары, рестораны, объяснял надписи, цеховые знаки, говорил об обычаях маньчжур и китайцев. На китайский Новый Год ходили с ним смотреть ряженых, танцы с драконом, на ходулях: посещали китайскую оперу. Наше знакомство с окружающим маньчжурским населением и его жизнью многим обязано ему, кого и вспоминаю с благодарностью.

Возвращаясь к линиям железной дороги, хочу еще отметить станцию Ашихе на восточной линии, недалеко от Харбина. Она, как и рядом лежащие Ченгауз и Чен не отличалась разнообразием природы: ее главным для нас интересом была речка Ашихе и город Ачен, недалеко от станции Ашихе. В нем жил китайский губернатор, город был старинный и давал наглядное представление о жизни китайцев. Из Ашихе всегда возвращались со связками чеснока, искусно сплетенными, и навешивали их себе на шею, как ожерелья. Чеснок там был исключительно вкусный, какой-то синеватый и крупный.

Станции КВЖД составляли одно целое с Харбином, расширяли его, обогащали. Приезжая со станции обратно в Харбин по-новому ценили его кипучую жизнь, разнообразную многогранную деятельность. Весной уже тянуло ехать куда-нибудь на линию, на природу, в горы и леса, в прохладу и тишину. И после жаркого лета возвращаясь в Харбин, чувствовалось, что милые сердцу станции и Харбин - одно неразрывное целое, одна общая нить.

Как и город Харбин, так и его станции - линии железной дороги, остались в памяти и в сердце и вспоминая их, как будто снова с тем же радостным чувством погружаешься в студеные воды ручьев, проходишь по густым лесам и смотришь с вершин гор на панораму жизни.

Ольга Коренева

ВИННЫЙ ЗАВОД В ИМЯНЬПО (1955—57 года)

В конце 1955 года П. В. Голиков, главный инженер Проектной конторы Министерства Легкой Промышленности в Харбине, предложил мне руководить проектом нового Винного завода на ст. Имяньпо на восточной линии К.Ч.ж.д., для производства красного вина из черного дикорастущего винограда. С процессом виноделия и с некоторыми особенностями этого производства я был знаком по своей прежней работе нач. Отдела Производственных Предприятий Кооператива К. Ч. ж. д. В ведении Отдела среди разных предприятий находились ликерно-водочный и винный заводы. Водочным заводом руководил опытный мастер И. П. Паздников (завод выпускал водку с этикеткой "Паровоз"). Винный завод был в руках винодела Г. М. Ельшина, бывшего владельца собственного винного погреба в Модягоу. Винный завод находился в полуподвальном помещении, мало подходящем для производства вина и, особенно, для его хранения. В самом начале моей работы из магазинов Кооператива были возвращены бутылки с недавно разлитым вином, в некоторых был осадок на дне бутылок, в других было обнаружено закисание вина. Произошло это впервые с открытия завода. Нужно было срочно выявить причину и, приняв соответствующие меры, избежать опасности возможной порчи вина в бочках. Помимо практического объяснения, данного самим виноделом, мне надо было иметь ко всему еще и научную основу, подтвержденную химическим анализом вин. Тут мне пришлось, пользуясь немногими книгами, знакомиться с производством вина и одновременно обратиться за советом и помощью к опытному химику, проф. В. В. Шамраеву., тогда Декану Химического Факультета Х.П.И. Всеволод Викторович рассказал мне о способе правильного производства, хранения и технологического контроля виноградного сока и вина, с учетом особенности культуры дикого винограда. Он указал также на необходимость постоянного химического контроля соков и вина, с занесением данных анализа в паспорт каждой бочки. Взятые пробы со всех бочек были подвергнуты химическому анализу в Лаборатории ХПИ. По результатам анализа и по указанию В. В. Шамраева имевшиеся запасы вина были подвергнуты соответствующей обработке, исправлены и взяты под контроль. Столкнувшись в силу необходимости с производством вина и разобравшись с некоторыми деталями самого процесса виноделия, я приобрел знания, пригодившиеся мне при разработке проекта нового Винного завода.

Свою работу по проектировке мы начали с составления предварительной технологической схемы производства вина. Для составления этой схемы и для выбора и дальнейшего проектирования основного оборудования мы пользовались единственной появившейся тогда в Харбине книгой по виноделию — Н. К. Могилянский — "Плодовое и ягодное виноделие". Производственный процесс выглядел так: доставленный на завод виноград поступал прямо на дробилки, оттуда виноградная мезга шла на пресса. Отжатый сок перекачивался в чаны для первичного брожения с добавлением культуры специальных дрожжей. По окончании первичного брожения сок перекачивался через первичные фильтры в бочки для вторичного, так называемого, "спиртового" брожения с добавлением сахара, а иногда и воды (для понижения кислотности). Здесь уместно будет указать, что 2 килограмма сахара при брожении с помощью винных дрожжей образуют один объемный % спирта. Здесь же в бочках в процессе брожения происходит частичное выпадение осадка. По истечении срока сок снимают с осадка, переливая в чистые бочки для дальнейшей обработки. Перед розливом вина, оставшиеся еще живые бактерии убиваются в холодильниках путем доведения температуры вина на полградуса выше температуры его замерзания. Отмершие бактерии выпадают из вина, и вино очищается от них на фильтр-прессах. Чтобы избежать уксусного брожения, вино перед розливом доводят до содержания 11-14% спирта. К выбродившему вину для сладкости при-

бавляют количество сахара, соответствующее кондиции. Перед розливом готовое вино, если нужно, смешивают с другим вином и добавляют различные морсы: клубничный, черносмородиновый, малиновый и др. Этот процесс называется "купаж" и делается для придания "букета" вину. Заканчивался технологический процесс обработки вина фильтрованием, пастеризацией и розливом вина в бутылки.

Местом постройки Винного завода была выбрана ст. Имяньпо — как одно из мест крупного урожая черного дикорастущего винограда. Там на берегу речки стояли развалины бывшего Имяньповского пивного завода. Фундамент и стены были солидной постройки и впоследствии послужили базой нового завода и погребов.

Утверждение составленной нами технологической схемы винодельного завода было проведено специальной комиссией, возглавлял которую проф. В. В. Шамраев, при участии главного инженера П. В. Голикова и представителей китайской администрации Департамента. Так как в то время Китай не мог закупать за границей никакого оборудования для легкой промышленности, то задание нашему Проектному бюро было спроектировать все потребное по технологической схеме механическое оборудование, способное пропустить обработку винограда и соков на заданную мощность 1000 тонн винограда в сезон. Механического оборудования на харбинских винных погребах не существовало вообще, так как виноделие носило кустарный характер. Но, отдавая должное, нужно отметить, что многие местные вина имели прекрасный вкус и высоко ценились любителями. По согласованию с администрацией мы выезжали для знакомства с оборудованием на винные заводы Гирина, Учана, Дальнего, Циндао, Пекина и на прекрасный оборудованный винный завод в гор. Чифу (Янтай). Это виноделие было создано французскими монахами. Вина, и особенно коньяки марки "Янтай" были очень высокого качества, и до войны почти вся продукция целиком вывозилась во Францию и на европейские рынки. На этот завод мы приехали вместе с инж. Е. Димовым в конце 1955 года для скешировки редких в то время холодильников для перегонки вина, специальных фильтр-прессов и асбестовых фильтров (удерживающих самую мелкую мусть), приборов для смешивания вина и плунжерного и крыльчатого насосов, употребляемых для перекачки вина. Собрав эти данные, мы приступили к проектировке всего механического оборудования. В проектировке принимали участие инженеры Г. А. Малиновский, А. М. Мачошвили, А. А. Егоров, Л. Н. Чемодаков. Помимо указанного выше оборудования нами были также спроектированы дробилка для винограда, насос лопастной для передвижения мезги, винтовой пресс и гидравлический пресс с нижним давлением и с двумя передвижными корзинами. Бутылко-моечная и разливающая машины были взяты с завода фруктовых вод в Циндао и перевезены в Имяньпо.

В самом Имяньпо в это время переделывали и достраивали помещение будущего завода и подвалов для хранения вина. Водонапорную башню и насосную станцию для закачивания воды из речки проектировал инж. П. Ф. Качин. Там же на месте было организовано изготовление больших дубовых чанов для брожения соков и бочек разного размера для производства и хранения вина. Бочки делали опытные бондари, приехавшие из Гирина. Была оборудована химическая лаборатория для анализа вин и контроля производства. Месторасположение винного завода, хорошие ежегодные урожаи дикого винограда и прекрасная вода в горной речке Майхэ создали весьма хорошие условия для успешной работы будущего завода. Заводом были приобретены расположенные недалеко ягодные плантации, принадлежавшие Данильченко, где было много клубники, черной смородины, крыжовника и малины. Из этих ягод потом готовили разные морсы, нужные для купажа вин и для придания "букета" винам. Проектировка оборудования и последующее его изготовление в разных харбинских механических заводах заняло более полутора лет. Установка оборудования была закончена к сезону урожая в сентябре 1957 года, когда завод был успешно пущен в ход, на котором мы были вместе с инж. Л. Н. Чемодаковым. К сожалению, после пуска завода и до самого моего отъезда из Китая мне не пришлось больше побывать там.

Впоследствии китайское правительство, применив с некоторыми изменениями нашу схему виноделия и чертежи оборудования, построило на станции Бухэду на западной линии КЧЖД другой завод для производства плодово-ягодных вин, используя обилие дикорастущих в этом районе ягод брусники и голубицы.

В мае 1984 года коллега Ида Черноус побывала с группой туристов в разных городах Китая, включая Харбин. Случайно ей довелось проехать и в Имяньпо. Там она была с экскурсией на винном заводе, который и по сей день продолжает успешно работать и выпускает вина до 30-ти сортов.

Для интереса читающих хочу дать здесь некоторые сведения о вине:

Столовое вино — крепость 9-11°, сахар — разн. %.

Крепкое вино — крепость 16-18°, сахар 7-10%

Сладкое вино — крепость свыше 16°, сахар 10 до 20%

Для примера, молдавский "Херес" — 20° спирта только 3% сахара.

По данным энциклопедии "BRITANNICA" (I-437) DRY WINE, BURGUNDY, CHIANTI — 8-10% объемного спирта. В этой же энциклопедии дана сравнительная таблица крепости спирта в напитках:

50% объемн. спирта = 100° U.S., PROOF = 87.6° BRITISH PROOF таким образом:

WISKIES — 37.8% объемн. спирта = 66° BRITISH PROOF

ВОДКА "СТОЛИЧНАЯ" — 40% объемн. спирта = 70° BRITISH PROOF.

ЛИКЕР "COINTREAU" — 40% " " " " = 70° " " " " "

ЛИКЕР "TIA MARIA" — 31.5% " " " " = 55° " " " " "

В. А. Егоров.

ДЕНЕЖНАЯ СИСТЕМА В СЕВЕРНОЙ МАНЬЧЖУРИИ

Торговые отношения между Китаем и Россией определялись договором, заключенным 27 августа 1689 года в Нерчинске, по которому подданные обоих государств могли "проезжать и уезжать по своим частным делам и вести торговлю". Позже, 24 октября 1724 года в городе Кяхта был заключен подобный акт. В 1792 году было подписано дополнительное "Положение", которое регулировало торговые отношения между русскими и китайцами.

В 1896 году было заключено соглашение о постройке и эксплуатации КВЖД, а эксплуатация фактически началась в 1903 году. В результате русско-японской войны южный участок КВЖД от Чанчуня был передан Японии.

Полоса отчуждения КВЖД до 1920 года была под контролем русской администрации.

В торговых отношениях по Нерчинскому и Кяхтинскому соглашениям в качестве расчетной единицы при торговле русских и китайцев служило серебро.

После начала постройки КВЖД в пределах полосы отчуждения расчетной единицей служил российский рубль в его металлических и бумажных формах.

В районах, удаленных от линии железной дороги, в качестве денежных знаков употреблялась местная валюта ДЯО или слитки серебра.

В связи с увеличением японского влияния в Маньчжурии в деловых торговых отношениях стала в значительной степени применяться и японская иена.

В 1920 году рынок Маньчжурии стал наводняться "керенками" и "сибирскими" денежными знаками. Затем сюда стали поступать и владивостокские "буферные" денежные знаки и местные денежные знаки, выпускаемые КВЖД и Русско-Азиатским банком, известные как "Хорватовки", а затем разные китайские общества и фирмы выпускали свои денежные знаки.

Когда российский рубль потерял свою силу, в живой торговый оборот все больше и больше стали вливаться иные по природе денежные знаки — местные банкноты в серебряно-долларовом исчислении или банкноты Чосен-банка — японские иены.

В 1919 году КВЖД в качестве расчетной единицы приняла русский золотой рубль, причем фактические расчеты производились в местной валюте по курсу дня. Прием кредитных знаков разных правительств в России, Сибири и на Дальнем Востоке был прекращен. Принимались только золотые и серебряные монеты, а также полноценный китайский серебряный доллар. В 1922 — 1924 годах было отдано распоряжение прекратить прием российских серебряных монет и начать прием китайских бумажных банкнот в серебряно-долларовом наименовании.

После основания Маньчжоуго новым правительством были выпущены государственные денежные знаки под названием ГОБИ и местная валюта должна была быть обменена на новые деньги в отношении 1 гоби к 1,25 местной валюты.

После поражения Японии во Второй мировой войне, в период до официальной передачи Маньчжурии в руки китайских властей, советские оккупационные власти временно выпустили свои денежные знаки — оккупационные боны, которые с приходом народной китайской власти были заменены денежными знаками, выпущенными Китайским Народным банком, под названием ЖЭНЬМИНЬБИ. Эта валюта существует и в настоящее время, претерпев девальвацию несколько раз в связи с инфляцией в первые годы установления коммунистической власти.

В. Г. С.

„ТЯНЬ-БИНЬ“

Кольшет ветер у вяза ветки,
 К нам в Моцягоу пришла весна.
 Старик-китаец в драндулетке
 Жует тянь-бинь, поет слегка.
 Галдят "сехай" вблизи харчевки.
 "Та-хулу" куня спешит купить.
 На треугольных хромая ножках,
 Мадамка с "то-фу" несет кульки.
 Закрыв глаза и в упоены
 Поет "старьевщик" в тени ворот.
 И в Фуцзядяне в крикливом рвеньи
 Кипит товарооборот.
 А воздух улиц особо прянен,
 Как может пахнуть большой тянь-бинь —
 И черемшою весной ранней
 Китайский город, родной Харбин.

Елена Н.



КИТАЙСКИЙ ТЕАТР

В настоящее время китайский классический театр гастролирует по крупным городам мира.

Следует отметить, что китайский классический театр имеет свои условности и характерные особенности.

Здесь, в сокращенном виде, приводятся некоторые сведения об этом театре.

Первые достоверные сведения о китайском театре относятся к концу УП века, в период правления Китаем Танской династии (618 - 906 г.г.) В годы правления династии Тан Китай становится мощной империей и процветающей в культурном отношении страной. В этот период Китай сталкивается и знакомится с западной культурой. Театр же есть детище западной культуры. Театральное искусство в Китай занесено с запада народами, заимствовавшими его от общих учителей драматического искусства — греков.

Музыка же была китайцам хорошо известна задолго до этого времени.

Император Китая Сюань-цзу (713 - 756 г.г.) — любитель музыки — ознакомившись с театральным искусством, решил ввести его в своей стране и с этой целью учредил при своем дворе музыкально-театральную школу. Эта школа находилась в грушевом саду при дворе и стала известна как "Школа грушевого сада". Школа воспитывала квалифицированных музыкантов, актеров и актрис, владевших искусством пения, игры на музыкальных инструментах, пантомимы и танцев. Сотни молодых девушек, воспитывавшихся в этой школе, пользовались особой благосклонностью императора и среди народа стали известны как "грушевые воспитанницы императора", а за актерами сохранилось прозвище "братьев грушевого сада".

Театр в Китае процветал, и все шло гладко многие годы.

История Китая знает немало курьезов, и один из них коснулся театра.

Китайские актрисы были столь же соблазнительными созданиями, как и повсюду в мире. По крайней мере, одна из них до того вскружила голову китайскому императору Юн-Чжэну, царствовавшему в начале 18-го столетия, что он предложил ей руку и сердце и взял ее в свой двор. (В наше время, видимо, подобного искушения не избег и Мао). Плодом этой любви явился сын, который под именем Цянь-Луна унаследовал в 1736 году престол своего отца и оказался одним из деятельнейших императоров Китая. В первый же год его правления мать его, вероятно, желая уничтожить всякое воспоминание о своей прежней профессии, попросила его воспретить женщинам появляться на подмостках. В результате, китайский зритель на долгие годы лишился возможности обозреть приятные женские личики актрис, левиц и танцовщиц на театральных подмостках, а актерам пришлось наряжаться в женские одеяния и таким образом представлять на сцене прекрасный пол.

В прежние времена в Китае постоянный театр был только при дворе; все остальные актеры были бродячие, дающие свои представления то тут, то там. Чаще всего, во время происходящих в определенных местностях ярмарок, религиозных или светских празднеств.

По прибытии бродячей труппы в какое-нибудь местечко или город на скорую руку сколачивался балаган с открытой сценой. Остов подобного балагана собирался из бамбуковых шестов, к которым соломёнными веревками привязывались доски — и театр готов. Перед сценой сооружался навес, ставились скамейки для зрителей, платящих подороже, а остальные могли располагаться вокруг подмостков под открытым небом. Позже появились в крупных городах и постоянные театральные помещения.

Некоторые лица предполагают, будто китайские пьесы тянутся днями или даже более. Это неверно. У китайцев существуют такие одноактные и многоактные пьесы, как у европейцев, только у них нет занавеса, и одна пьеса не отделяется от другой закрытием занавеса. Одна пьеса непосредственно следует за другой. Заучивают актеры свои роли не по письменному тексту, а со слов; таким образом, традиции исполнения ролей передаются из поколения в поколение. Сюжеты по большей части исторические, и содер-

жание большинства пьес заранее известно зрителям. Поэтому, если заплатить актерам определенную мзду, можно обозреть пьесу по собственному заказу, если она входит в репертуар театральной труппы. Обычно в репертуар труппы входит 20-30 пьес.

Почти все театральные представления сопровождаются музыкой, почти во все пьесы входит пение.

Китайская музыка своеобразная и непривычному уху кажется странной, так как китайская гамма состоит из семи звуков и тем отличается от европейской.

На сцене театра, на заднем плане помещается обычно раскрашенная стена с двумя дверьми. Из одной двери выскакивают все участвующие лица с размалеванными лицами и в причудливых костюмах, произносят свои монологи и скрываются через другую дверь. Музыканты обычно сидят в глубине сцены сбоку и орудуя своими инструментами, производя звуки. Несколько стульев, сундуков и ящиков довершают сценическую обстановку. По мере надобности эти бутафорские предметы переносятся и представляются во время самого действия на глазах зрителей служителями, причем зритель должен вообразить, что последние остаются для него невидимыми.

Воображению и фантазии зрителя в китайских пьесах отведена немалая доля. Например, хлыст в руках актера означает, что он едет на лошади, весло — поездку на лодке. Определенные жесты, походка, грим, цвет и покрой костюма исполнителя указывают на особенности характера изображаемого персонажа и его общественное положение. Так, например, если герой одержим страхом, он потрясает руками над головой, если одержим яростью, то втягивает голову в плечи. У честного героя лицо раскрашивается в красный цвет, у обманщика — в белый, у храброго — в желтый. Золотая раскраска лица означает богов или духов. Пирамида из сундуков, ящиков и стульев может обозначать гору, а посредством жестов и мимики актер изображает, что он взбирается на гору. Те же бутафорские предметы при надобности могут изобразить корабль, телегу и другие предметы.

Для примера можно привести такую сцену.

Из дверей выскочили шестеро парней и улеглись друг на друга посередине сцены. Затем из дверей выскочили две партии воинов. Одна партия откатила лежащих парней в сторону, и после того партии начали изображать рукопашный бой. Здесь, оказывается, лежащие парни изображают крепостную стену, одна группа — воинов-защитников, другая — захватчиков крепости.

Духи, обычно, входят не из дверей, а поднимаются из проема на полу сцены или вытаскиваются оттуда действующими актерами, которые при этом изображают признаки сильнейшего страха.

Таким образом, не зная заранее подобных условностей, для постороннего зрителя китайский классический театр будет не вполне понятным и даже странным.

Только в начале двадцатого века в Китае начинают создавать современный реалистический театр. Китайские драматурги начинают писать произведения на современные темы, переводить некоторые произведения иностранных драматургов на китайский язык.

Эта область китайской драматургии еще слишком молода, чтобы стать достоянием исторической оценки. Следует отметить, что запрет выступать на сцене прекрасному полу тоже был отменен, и женщины заняли свое законное место, как в классическом, так и в реалистическом китайском театре.

За последние годы хотя и введены некоторые новшества в китайский классический театр, но в основном, до сих пор, он придерживается своих традиционных форм.

М. Т.

ПИСЬМО ИЗ МЕЛЬБУРНА

Многоуважаемый г-н Редактор!

Я прочла в Вашем журнале о спорте в г. Харбине. Так как я в те же годы была участницей в этом спорте, то мне хочется описать подробно о том времени. В городе Харбине в 20-х годах спорт был очень развит и пользовался большим успехом. Было два спортивных общества: это "Водный спорт" и "Яхт-

клуб". Т.к. я была спортсменкой "Яхт-клуба", то поэтому о нем Вам напишу. При Яхт-клубе команды были разные, как мужские, так и женские. Занимались разными видами спорта: бросание диска, бег, волейбол, а главное — были гребные состязания. Я была капитаном дамской команды как четверки, так и двойки, а на одиночках сами мы управляли. Везде моя команда брала первые призы. Первенство г. Харбина по волейболу опять взяла моя команда. Состязание было с "Водным спортом" и другими командами. Инструктор у нас был финн Вернер Иванович Тукиайнен. Он был с большим опытом и приносил своим знанием большую пользу для молодежи. Он всегда радовался, когда мы брали первые призы. Это было золотое юношеское время, наше развлечение и отдых — это был спорт. При этом я прилагаю в то время заснятые карточки. Вы на снимках увидите администрацию Яхт-клуба, спортсменов и разные спортивные организации. На одном из снимков на открытии Яхт-клуба губернатор гор. Харбина Н. Л. Гондатти говорит речь. Все это было былое время, которое не вернуть.

Много можно было бы написать и о нашей Серафимовской столовой и приютах. В Доме Милосердия была школа для девочек, приют для стариков и для детей. В этих церковных организациях я была в правлении, а в Доме Милосердия — вице-председательницей.

Уважающая Вас
Клавдия Даниловна
Алексеева (Владимирова)

КОММЕРЦИЯ У КИТАЙЦЕВ (до 1932 г.)

Ни у одного из народов так не развита склонность к торговле, как у китайцев. Еще со времен далекой древности китайцы организовали обширную торговлю не только в своей стране, но и далеко за пределами ее.

В трудах древних историков, как европейских, так и азиатских упоминается о Китае, который они называют Сина — страной шелка и расписных ваз.

Они свидетельствуют о том, как Китай вел торговлю по суше с такими странами, как Египет, Финикия, Греция, Рим и по морю с арабами.

Профессия купца среди китайского населения всегда пользовалась большим почетом и уважением. Для большинства стать купцом являлось успехом в жизни.

Замечался необыкновенно большой спрос на лубочную картинку, изображавшую бога богатства и его свиты — Цай-Шэнь. Она расходилась из магазинов в миллионах экземпляров. Этому богу особенно поклоняются в новогодние праздники и приносят ему жертвы.

Китайский торговый класс являлся одним из элементов основы, на которой существовало государство.

Существовало несколько категорий ведения торговли.

Единоличная, при которой сам купец вкладывал в дело капитал, сам лично руководил предприятием, управляя приказчиками и учениками. Про такой вид торговли китайцы говорили: "Свой капитал, своя прибыль".

Другой вид торговли значительно сложнее. Богатый китаец участвовал негласно в организации торгового дела. Фирма основывалась на его средства, а работа всего предприятия передавалась управля-

ющему. Между хозяином и управляющим составлялся договор, по которому раз в три года составлялся отчет, и прибыль составляла 100%, из которой 10% отчислялось, как запасной капитал; 40% шло на вознаграждение управляющему и 50% владельцу.

Иногда капитал на предприятие давало несколько человек, но управляющий всегда был один. Он за счет фирмы нанимал приказчиков. Приказчики получали от фирмы жалование и обычно помещение и стол. Жалование им давалось разное в зависимости от оборотов фирмы, умения приказчиков торговать и их опытности. В случае прибыльной торговли служащие магазина получали еще награды. Что же касается учеников, то они получали помещение и стол и иногда небольшое жалование. Они находились почти на положении прислуги. Они обязаны были следить за чистотой торгового помещения, упаковывать и распаковывать товары, оказывать мелкие услуги продавцам и покупателям. Управляющий обычно все время находился в магазине и жил в одинаковых условиях с приказчиками и мальчиками. Частная жизнь приказчиков находилась под его контролем. И только в очень крупных предприятиях управляющий мог на свой счет иметь отдельную квартиру и отличаться в образе жизни от служащих предприятия. Обычно приказчики выходили из учеников, они изучали коммерцию практически за прилавком. Только в 20-х годах в Китае стали открываться торговые школы и коммерческие училища с программами одноименных школ за границей.

Китайцы уже давно поняли, что в единении сила. "Единение людей это острый меч, который рубит металл". Чтобы наилучше осуществлять и защищать свои интересы, купцы в Китае стали объединяться в общества, в союзы фирм. Некоторые объединенные фирмы торговали каким-либо одним товаром, например, шелком, зерном, чаем, лекарствами. Оптовая торговля производилась в больших размерах, но некоторые фирмы имели странствующих приказчиков-коммивояжеров, которые с образцами товаров разъезжали по стране и принимали заказы для своих фирм. Оптовые фирмы покупали товар непосредственно у фабрик или у мастеров: таким путем товар проходил через несколько рук прежде чем попасть к покупателю.

Купеческие общества основывали свои клубы с залом заседаний и театром, создавали благотворительные капиталы и вообще разными способами преследовали цели взаимной поддержки. С начала 20-го столетия принимали участие в политической жизни страны, доводя до сведения правительства о своих взглядах на то или другое событие в жизни государства, таким образом китайские купцы начали влиять на направление государственных дел.

В Китае особенно была развита мелочная торговля. В городах, по улицам на каждом шагу встречались мелочные лавочки, лотки, лари, навесы торговцев. Некоторые из торговцев являлись странствующими и торговали вразнос.

Эти торговцы "офени" прибегали к особым рекламам своего товара и к разным выкрикам, чтобы привлечь покупателей. Например, продающий сладости бил в гонг: продавец украшений вращал в руке палку, на верхушке которой были неподвижно укреплены медная тарелка и кожаный барабан, снабженные двумя металлическими шариками. При вращении палки шарики били в тарелку и барабан.

И выкрикивания товаров производились на разные лады. Часто эти торговцы начинали торговлю, обладая весьма незначительной суммой, иногда можно было увидеть детишек, торгующих конфетками.

Очень много уделялось внимания вывескам с тем, чтобы они выглядели красиво, заманчиво и бросались в глаза. На горизонтальных досках-вывесках обычно было название фирмы, на вертикальных, что вешались у двери, писались наименования товаров. И часто были вывески фигурные. Например, у лавки, торгующей обувью, вывешивалась доска с вырезанным или нарисованным сапогом. У ресторанов и харчевен вывешивался деревянный шест, на котором на веревке качался деревянный круг, украшенный разноцветной бумажной бахромой; у аптек — связки деревянных изображений пластыря; у портного на вывеске были нарисованы платья. Разных вариаций вывесок было много. Рекламы у китайцев были весьма распространены.

Обычно во время религиозных торжеств около кумирен и храмов устраивались торжки, ярмарки, временные базары.

Число рабочих часов было неопределенно. Лавки открывались по утрам с началом уличного движения и закрывались в 8-10 ч. вечера. Устраивались ночные базары под открытым небом.

На торговом быту китайцев отразилась китайская история, религиозные и суеверные воззрения и составил определенный кодекс поведения купцов. По этой купеческой науке есть даже печатный учебник, книжка небольшого формата, называется "Нервы торговли". В ней даются практические советы купцам на все случаи жизни. И правила подтверждаются поговорками или пословицами. "Купец должен быть вежлив, терпелив, скромен в обращении, настойчив в достижении поставленной цели". Пословицы гласят: "Вежливость рождает богатство". "Из лоскутов меха можно сшить шубу". "Собирай помаленьку, накопишь много". Покупателей стараются встретить приветливо, заинтересовать их, показать товар лицом. Купец должен быть расторопным. Ему следует по пословице "Глазами смотреть на 4 стороны, а ушами слушать на 8 сторон".

Чтобы привлечь больше покупателей, магазины делали к Новому году или к другим праздникам подарки постоянным покупателям, набирающим товар на крупные суммы. Солидных покупателей китайские купцы принимали со знаками особого почета, занимали их интересной беседой, справлялись о здоровье, приглашали отдохнуть, освежиться, предлагали чаю, трубку табаку. И для своих постоянных покупателей устраивали званые обеды.

Торговля производилась обычно круглый год, и на праздники Нового года предприятия закрывались, двери украшались надписями на красной бумаге с новогодними пожеланиями.

Так в Китае обстояло дело с торговлей до 1932 года, когда японцы стали устанавливать новый порядок.

Т. Золотарева.

ХАРБИНУ

Вспоминаю я с тихой нежностью
Милый город, далекий, родной
И полей голубую заснеженность,
И дымочек над черной трубой.

И скамеечки, снегом одетые,
В тихом парке в сугробах кусты,
И деревья с поникшими ветками,
На ветвях снеговые пласты.

И весны тихий голос и трепетный,
Чуть журчит где-то близ ручеек.
Птицы вешние с ласковым лепетом
Начинают румяный денек.

Под ногой хрустнет пленка на лужице,
Свежий ветер повеет теплом.
И над крышею ласточки кружатся,
Возвращаясь в свой дом под окном.

Дни идут, расцветает черемуха
И душист, и роскошен убор,
И громадным белеющим ворохом
Перебросилась через забор.

Где ты, милый наш, памятный город,
По тебе наша молодость шла,
Навсегда ты останешься дорог
И желанный для нас, как весна!!

О. Чемодакова.



ВОЕННЫЕ КЛАДБИЩА В МАНЬЧЖУРИИ

В результате боксерского восстания, русско-японской войны в 1905 году и последнего этапа Второй мировой войны в маньчжурской земле нашли упокоение сотни тысяч русских воинов, отдавших свою жизнь, служа своей родине.

После боксерского восстания останки русских воинов были похоронены на Старом кладбище в Харбине и на кладбищах вдоль железной дороги. Каждый харбинец помнит гранитный крест, сооруженный в память почивших во время боксерского восстания.

Много воинов погибло на фортах в Порт Артуре, позднее со всех фортов останки погибших были перенесены на кладбище в Порт Артуре, которое всегда содержалось в идеальном порядке. Затем были устроены кладбища вдоль железной дороги от Чанчуна до Порт Артура — в Гуйчжулине, Гоцзяцзяне, Кайюане, Телине, Мукдене, Шахэ, на Путиловской сопке, в Ляояне, два в Дашицяо, Вафангоу, Цзиньчжоу, Дайрене, Бэньсиху, на Янцелинском перевале и Цзюляньчэне.

На главнейших кладбищах был сооружены храмы-памятники красивой архитектуры. В частности, они были сооружены на мукденском кладбище, на порт артурском и дайренском кладбищах. На других кладбищах построены более или менее величественные и красивые памятники на братских могилах.

В Харбине в районе Госпитального Городка также существовало военное кладбище, где были погребены останки русских воинов, скончавшихся от ран во время кампании 1904 - 1905 гг.

Русские воины, погибшие во время кратковременной войны с Квантунской армией в 1945 году, нашли свое упокоение на кладбищах в районе Маньчжурия-Хайлар, Пограничная-Муданьцзян и на Успенском кладбище в Новом Городе в Харбине.

Недавно в прессе были опубликованы сведения, что кладбища, где похоронены русские воины, поддерживаются в порядке местными китайскими властями.

В. Г. С.

О КЛАДБИЩАХ В ХАРБИНЕ

По указу правительства подлежали переносу следующие кладбища — православное (Успенское), еврейское, мусульманское — татарское, католическое и кладбище молокан.

Были вызваны священники для разъяснения положения и послушать их мнение по этому положению. Священники всех названных религий возражали переносу могил, т.к. по этим религиям перенос целых кладбищ не поощряется (следует отметить резкое возражение архимандрита Филарета). Решение правительства было окончательное и всякие разговоры были, в общем, бесполезны и велись только для проформы.

По некоторым подсчетам число могил было определено:

На Православном (Успенском) — 40.000.

Еврейские — 4000.

Мусульманское — 500.

Католическое и молоканское вместе — 2000.

Эти цифры приблизительны. (Будет ли возможность их уточнить не знаю). К переносу приступили в октябре 1958 года. Число могил на еврейском и татарском более менее близки к точному.

Процесс переноса был также предложен властями. Лица, желающие перенести могилы, расходы брали на себя. Это — выкапывание и ящики для сложения останков и транспортировка на кладбище, которое находилось, приблизительно, 20 километров от существующих кладбищ. Это кладбище находится между Санкэшу — Ченгаузом. По-китайски это место называется Хуан цай цзуа (за точность транскрипции не ручаюсь).

Те могилы, которые не будут перенесены, подлежат "углублению". Что подразумевалось под словом "углубление" никто определенно не знал. Да и никакое "углубление" совершенно не было.

Все памятники были снесены и после применены для облицовки сунгарийской набережной на участке между Механическими Мастерскими и Ченхэ. Даже надписи на памятниках были оставлены и они были свидетелями, откуда они были сюда привезены, как строительный материал. Никакие металлические части из кладбища не выдавались, как "заразные".

Только небольшая часть могил были перенесены на ново назначенное место. Могилы перенесли осенью 1958 г.

По очень поверхностным подсчетам

Из православного кладбища — около 100—150 могил

" еврейского " — " 80—100 "

" татарского " " 12—15 "

Из католического и молокан данных не имею.

На перенос могил был дан небольшой срок — около 1 месяца. После этого срока все могилы подлежали разравниванию после снесения памятников и других сооружений.

Неснесенными остались кладбищенская Успенская церковь и двухэтажный дом на еврейском кладбище. В этом доме происходило омовение покойников и там жили сторожа кладбища. В Успенскую церковь одно время поместили кривые зеркала и пользовались как "домом смеха". Могилы советских воинов огородили высоким забором.

По слухам на местах кладбищ предполагались постройки домов, а по другим слухам там будет разбит "народный парк".

В 1963 году, когда я покидал Китай, там был унылый пустырь. Что там теперь — не знаю.

Китайцы народ суеверный. Беспокоить покойников по китайским обычаям тоже не положено.

При постройке КВЖД было соглашение при прокладке пути обходить могилы на кладбище.

Со временем, когда из памяти людей выйдет, что тут были кладбища эти места будут использованы как-то.

инж. М. Таиров,
Турция

НАШ РОДНОЙ ХАРБИН

Приятно было видеть, как много народа собралось в Стратфильдском прицерковном зале на просмотр диапозитивов дорогого для нас города Харбина. Города, бывшего для многих из нас родиной, для некоторых почти родиной, так как приехали в детстве или даже в отрочестве и прожили лучшие годы молодости в приютившем их Харбине.

Никто и никогда не сотрет его облик из нашей души. Мы постоянно его вспоминаем, чувствуем; нам его не забыть.

Большое спасибо супругам Теодоридис, доставившим нам эту радость.

Начинают проходить перед нами одна за одной картины милого города. Узнаются многие уголки, улицы, дома. И все же это уже не совсем наш город.

Некоторые места так перестроены и переделаны, что узнать трудно. . Непривычно, например, для глаз видеть Китайскую улицу, густо обсаженную деревьями. Это она, наша Китайская улица, по которой хожено столько раз, исхожено вдоль и поперек.

Может быть, и лучше, что озеленена, но уже какая-то другая, не наша.

Вот площадь Св. Николаевского Собора, которого давно нет. Дом Джигелло Сокко наискосок, "Московские ряды", музей.

И опять наше и не наше...

Собора нет — вместо него — подобие какого-то сквера.

И когда показалась на снимке его бывшая Иверская часовня, снятая задолго до его разрушения — особенно защемило сердце. Где ты, намоленный всегда, бывший памятник для нас с детства, дорогой Собор?

Вот набережная, Яхт-Клуб, родная Сунгари — это можно узнать, хотя и тут насажено, изменено, переделано.

Река сильно обмелела — против Китайской огромная коса, уже обросшая тальником, на большой площади песка — пляж..

Мост перестроен, более "модерно" — неплохо, но тот старый — ближе сердцу. Сколько раз, сидя в лодке, под плеск весел засматривались на бегущий по нему поезд.

Вот новгородный Чурин — надстроен двумя этажами — и он... и не он.

Вот здание Правления дороги — привычный вид, затем харбинский вокзал — перестроен заново.

Св. Алексеевская церковь в Модягоу. Снаружи — та-же, но внутри переделана под костел. Старохарбинское шоссе, несколько улиц в Модягоу, модягоуский Чурин, Мостовая, Коммерческая и пр. улицы на Пристани — это все узнается с радостью.

Одна за одной проходят такие близкие сердцу картины. Родные и дорогие, но нарушенные, измененные...

И еще поражающая деталь — совсем нет на улицах китайчат, тех замурзанных, играющих на тротуарах массу детей. "Кунек" с обмотанными яркими шерстинками косичками, чумазых, веселых мальчишек, ползающих и ковыляющих у своих калиток малышей...

Изредка только молодая мать ведет куда-то за руку своего ребенка в единственном числе.

Это странно и непривычно. Китай без многочисленных китайчат.

И еще. Автомобилей почти нет, трамваев тоже — вместо них троллейбусы. А велосипедов — масса, стоят кучами у стен магазинов, учреждений и тучами катят по улицам. Велосипед — "за все". За бывших когда-то трудолюбивых лошадок с драндулетками, за автомобилией. Они как-то доступны и применимы повсюду.

Теплое и грустное чувство остается в душе по окончании просмотра всех диапозитивов. Наш бывший город, в который мы никогда не вернемся. Тот самый, где играли, росли, леляли юношеские мечты, вступали в жизнь, начинали ее, жили по ней. Тот самый город, который по рассказам наших родителей был "кусочком", "осколочком" прежней России. Масса церквей — по 2-3 в районе, по несколько священников в каждой. Культурные развлечения — театр, опера, балет, симфония, оперетта, детские спектакли, шумные елки с "дедом Морозом", катанья на коньках, на санках с ледяных гор. Река с развлечениями по ту сторону и зимняя замерзшая река с несущимися "толкайками". Крики зеленщиков и ремесленников по улицам, всем памятные на ломанном русском языке "каратуша", "хоминдора", "куреца", "паяй", "зонтика учини", "стара вещи пай" и т.д. и т.п.

Все это было и ушло, — ушло, чтобы никогда не повториться. — Ушло, но оставило в сердцах глубокие борозды нежности, преданности, незабываемости чувств и благодарности. Благодарности, несмотря на нелегкие условия жизни для некоторых. Условия бывали нелегкими, но люди оставались — харбинцами. Харбинец, мог, может быть не пообедать, но купить билет на Шаляпина, на Оперу, на Хор Жарова. Харбин жил "не хлебом единым".

И когда все это стало перед глазами — болью и нежностью отозвалось сердце...

О. Чемодакова

ПО РОДНЫМ ТРОПАМ. Поездка в Китай в 1984 г.

Двадцать семь лет назад, уезжая из Китая в далекую и совсем неизвестную для меня Австралию, я не думала, что придет время, когда я снова смогу пройти по улицам столь знакомого и близкого моему сердцу города Харбина, где прошло мое детство и юность.

Туристические поездки в Китай стали возможными приблизительно 6 лет назад и по стандартному маршруту можно было посетить ряд городов, в основном, на юге Китая, Северные города, в том числе и Харбин, еще не были внесены в эти маршруты и только, приблизительно, в 1982-ом году представилась возможность посетить и город Харбин, но только всего на 2–3 дня. Такой ограниченный срок пребывания в г. Харбине не удовлетворял меня и когда в начале этого года в русской газете появилось объявление туристического агенства "Aushina Tours", что намечается специальная поездка по ряду городов Китая с возможностью быть в Харбине пять дней, а также при желании совершить поездку за город на место рождения, мое решение было принято сразу.

Сделаны были первые запросы о поездке; все удовлетворяло, но по условию необходимо было иметь группу не менее 10-ти человек. Желавшие уже были, но по мере приближения времени окончательного оформления документов, количество записавшихся остановилось на шести желающих. Пытаюсь уговорить знакомых, но безрезультатно. Настроение мое несколько падает, но когда звонит агент и говорит, что уже пора вносить полную плату за все путешествие и что поездка состоится, даже если группа не увеличится, настроение мое повышается — значит, я еду в родные края!

Мне хочется сказать несколько слов о нашей группе. Состояла она из двух женщин и четырех мужчин: четверо из нас родились в Китае, а двое мужчин родились в Австралии. Только я была жительницей Сиднея, все же другие члены нашей группы съехались с других городов Австралии.

Итак, 30-е апреля; Сиднейский аэропорт, сдача багажа, последнее оформление и мы уже в самолете. Прощай, Сидней, летим мы в Гон-Конг.

В Гон-Конг мы прилетели в 9 часов вечера; на предоставленном транспорте едем в отель, а утром 1-го мая улетаем в Шанхай, первый город на китайской земле.

Трое людей из нашей группы многие годы жили в Шанхае, так что они были для нас дополнительными гидами во время поездок по этому городу.

Все два с половиной дня мы были полностью заняты, совершили поездку на туристическом пароходе по HUANGPO RIVER, были в театре, где выступали акробаты, посетили разные магазины, а также ездили по знакомым местам, где когда-то жили члены нашей группы. Я получила большое удовольствие от посещения Шанхая, мне всегда хотелось познакомиться с "Восточным Вавилоном", так называли когда-то этот город.

После обеда в ресторане, находящемся на вершине высотного здания, едем в аэропорт, прощаемся с симпатичным шанхайским гидом, мужчиной в возрасте 31-го года, хорошо говорящим по-английски и хорошо знающим Австралию, ибо он жил и учился в Камбера в течение двух лет, мы полностью переходим в руки нового гида, который будет сопровождать нас до конца нашего путешествия по Китаю.

И вот мы снова в чистеньком аэроплане, аккуратные китайочки разносят китайский чай, выразительно звучит маньчжурский язык члена команды и мы летим в город Харбин, который является родиной для многих из нас. Полет продолжается несколько часов: внимательно смотрю, когда же появится земля, но ее все нет; видны только облака, нарастает волнение и вот уже видно русло реки, аккуратно распаханные поля и через несколько минут дорожка аэродрома и кое-какие небольшие сооружения во круг.

Аккуратно садится аэроплан на летную дорожку, прощаемся с обслуживающим персоналом и вот мы уже на земле родного города. Идем в здание аэропорта, это довольно большое помещение очень

опрятное снаружи и внутри. Аэропорт находится в 30-ти км. от города в районе Кусянтунь. В зале аэропорта нас встречает харбинский гид, очень приятный, услужливый молодой мужчина, располагаемся в мягких креслах в зале ожидания, пока выгружают наш багаж, знакомимся с гидом и делаем фото-снимки группы. Получив багаж, садимся в ожидающий нас небольшой автобус и едем в город.

Сперва пустынно вокруг аэродрома, но постепенно появляются домики, деревушки, едут арбы, запряженные осликами и мулами, по-весеннему весело светит солнышко и все это кажется как-то особенно знакомым; вглядываюсь в постройки, но все кажется иное; вскоре наш автобус въезжает в наиболее заселенный район; я внимательно смотрю на дорогу; вот мы пересекаем переезд, всматриваюсь в эту железнодорожную линию, а дальше опять очень знакомая улица и дома, и только когда наш автобус выезжает на Офицерскую улицу и через несколько секунд мы на железнодорожном виадуке, весь город встает перед моим взором. Теперь я знаю, какую железнодорожную ветку мы пересекли; ведь в этом районе прошло мое детство, сколько раз я ходила по этим шпалам в школу в район Пристани, а также с отцом и друзьями детства в Ченхэ на озеро или берег Сунгари, а дальше на Крестовский остров, рыбную повлю и купанье.

Наш автобус проезжает вокзал; это уже новое здание, даже не одно, а несколько в ряд; площадь, величественный монумент, много маленьких киосков, лотков, где продается хлеб, булочки, соки, сигареты и разная еда.

Подъезжаем почти что к Соборной площади, где, увы, нет знакомого красавца собора; на его месте просто возвышение и посажены ели. Наш автобус останавливается у дверей отеля на углу Хорватовского проспекта и Почтовой улицы. Этот отель вплотную примыкает к зданию музея (бывшие Московские Ряды).

У подъезда нас встретил обслуживающий персонал отеля, выстроившийся в ряд; чувствуем себя даже несколько неловко от особого внимания; такая встреча была устроена нам только в Харбине, может быть это внимание было выражено потому, что двое из нашей группы были рождены в Харбине и все четверо из нашей группы жили в этом городе часть своей жизни, а может быть потому, что мало европейских туристов приезжает сюда. Здравствуемся и проходим внутрь отеля; нас проводят в новое здание через двор. Это пятиэтажное помещение с лифтом, коврами; мы будем жить на четвертом этаже, столовая находится тоже в этом здании на втором этаже.

Комната просторная, на двоих; хорошие кровати, небольшие тумбочки у изголовья кровати, письменный стол, два мягких кресла, столик между ними, цветной телевизор, термос с горячей водой; все это стандартная принадлежность в каждом отеле. Каждая комната имеет свою ванную комнату. Здесь мы имеем некоторую проблему с горячей водой; она хотя и есть, но до головки душа не доходит при всем нашем старании. Население г. Харбина в данный момент достигло 2.3 миллиона человек, квартир не хватает, а потому многое строится быстрыми темпами в теплый сезон, конечно, это все сказывается на качестве постройки.

Оставляем свой багаж в комнате и идем ужинать. Для нашей группы отведена отдельная комната; уже накрыт стол, обслуживают нас постоянно два человека. В столовой мы встретили молодого человека из Сиднея; он путешествует один, хочет познакомиться с Китаем, с жизнью народа; на наш вопрос — "что привело Вас в г. Харбин?" отвечает, что этот город — родина его матери, а потому он и решил побывать в нем.

Европейских туристов в г. Харбине бывает немного, много туристов из Японии.

После ужина, несмотря на то, что уже стемнело, решаемся пойти к Соборной площади. Видим знакомый стадион, отель Новый Харбин; он сейчас называется Интернациональным. Мне кажется, что он расстроен; так же существует небольшой садик с памятником-монументом воинам, кусты сирени, которые уже выпустили нежные молодые листочки, а сзади этого садика вырос большой театр; рядом с отелем попрежнему стоит домик своеобразной архитектуры, где когда-то жил Управляющий дороги; видна знакомая необычная ограда, окружающая красивый дом Джибелло Сокко, дома почти не видно, так как впереди строится огромное многоэтажное здание. Наше студенческое общежитие (я его обнаружила позднее) почти застроено, оно оказалось окруженным новыми постройками.

Мы идем по направлению к бывшему магазину Чурина, здесь много прежних зданий; узнаю угловую лавку, где когда-то ели вкусные "пин-го", а дальше ворота на базар.

Здание Чурина надстроено, но архитектура его не изменена, также надстроены дома на противоположной стороне магазина, скамеечек около Чурина нет, нет и деревьев. Хотя только 7 часов вечера, но магазин закрыт; в Шанхае же все универмаги открыты до 9-ти часов вечера.

Уже совсем стемнело, но мы решаемся идти дальше по Большому проспекту, подходим к Покровской церкви; она почти такая же, как прежде: на ней есть кресты, здание в приличном состоянии; знаковой ограды, красивых памятников и кустов сирени нет; около церкви лежит масса огромных камней, видно здесь хранят строительный материал. Рядом бывшая лютеранская кирка, она обнесена глухим забором, в ней совершаются богослужения — принадлежит она католической организации. Прежнего католического костела на Большом проспекте не существует. Вглядываемся в темноте в силуэты домов, пытаемся найти когда-то знакомую улицу, но все выглядит иначе. При помощи китайского гражданина находим нужный дом, когда-то он был окружен фруктовым садом, которого уже нет; появились какие-то надстройки; ветхий забор, сам домик врос в землю, все постарело, так же как и хозяева.

В 9 часов вечера возвращаемся в отель; в эту ночь нам не спится, хочется, чтобы поскорее стало светло и можно идти отыскивать когда-то знакомые места.

Рано утром я уже на ногах, погода обещает быть хорошей, солнце еще не взошло, стоит небольшой туман, но несмотря на это делаю фото-снимки Соборной площади и окружающих домов; знаю, что они не будут удачными, но на завтра откладывать не хочу.

Иду в сторону Железнодорожного Управления и Харбинского Политехнического Института, здесь прошли лучшие годы моей жизни.

Большой Проспект почти весь такой же, как и прежде; здание Ж. Д. Управления, Ж. Д. Собрание, комплекс зданий нового Института на бывшем Зеленом базаре, Техническое Училище, попрежнему стоит моя первая школа имени строителя дороги Югович, только она обнесена глухим кирпичным забором. Возвращаясь к Главной улице и иду в сторону здания бывшего Советского консульства, там какое-то учреждение; на этой улице уже выросли многоэтажные дома на месте прежних одноэтажных, кое-какие дома уже ломают, скоро этот район будет совсем другим. С волнением подхожу к зданию ХПИ с Садовой улицы; оно попрежнему доминирует над окружающими одноэтажными домами, но видно, что нет уже к нему должного внимания; как и многие другие дома, оно обнесено кирпичной стеной, ступеньки, ведущие в здание, так знакомые нам, бывшим студентам, сильно износились, дополнительный тамбур выступает перед входной дверью, слева перед ступеньками лоток; похоже, что тут хранят овощи, двор неопрятен. С замиранием сердца открываю калитку и пытаюсь сделать снимок ступенек и входной двери. Дверь в здание еще закрыта, думаю, что приду сюда еще раз, но намерения свои меняю, жалею свои нервы; мне кажется, что я не смогу спокойно пойти по знакомому коридору, заглянуть в свою аудиторию, зал; ведь так много связано с каждым уголком этого здания, самая хорошая часть жизни, беззаботная юность, радость и будущее.

Часть Правленской улицы изменилась; на противоположной Институту стороне выросли многоэтажные дома, еще стоит когда-то красивенький особняк, где одно время жил Управляющий дороги; красивого садика нет, нет и киоска "Крымского" или "Бенхур", то и другое имя знакомо каждому студенту. Спешу в отель к завтраку. Сегодня мы едем на Сунгари.

День замечательный, очень тепло, наша группа садится в маленький автобус и мы едем на Пристань через виадук по Диагональной улице на Китайскую улицу; сейчас ей дали название Иностранной улицы. Все здания прежние, но на первый взгляд все выглядит по иному, может быть потому, что нет больше русских названий, посажены деревья, много лотков и масса публики, но, приглядевшись, узнаешь дома и что в них было раньше.

Подъезжаем к набережной реки Сунгари, здесь видны изменения, много новых многоэтажных домов в районе Полицейской улицы; на самом берегу Сунгари большой монумент в честь строителей дамбы; это место носит название Сталинского парка. Железнодорожный мост изменился, он перестроен и увеличен; у причала есть небольшое количество лодок. К нам подошел пожилой лодочник и спросил по-русски: "Мадама Сунгарии гуляй-гуляй?"

Китайки в белых халатах продают "пин-го", они их хранят в больших термосах; набережная очень чистая, много деревьев, они уже в зелени. Идем по набережной в сторону Яхт-Клуба; много клумб, причудливых скульптур; попрежнему стоит знакомый ресторан Кан-ко-тей, его красят; дальше проходим около ресторана в стиле русской избышки, тоже знакомое место для многих харбинцев.

Яхт-Клуб, прежнее здание, выглядит нарядно: проходим мимо. За зданием находится плавучая пристань, около которой стоят катера. Фотографируемся на фоне Яхт-Клуба и садимся в небольшой катер, который предоставлен нашей группе. Сперва мы плывем вверх по Сунгари; вдали в районе Ченхэ виден новый мост, затем катер везет нас в сторону Фу-дэ-дянь. Прошлываем под мостом, а затем плывем к Солнечному острову, так называют сейчас Нижний Затон. Берег этого острова высоко поднят, так что только видны крыши старых домов; еще много дач старой постройки, часть из них выглядит хорошо, за ними следят, красят, часть же из них доживает свой век.

Набережная Солнечного острова — это широкая замощеная аллея; деревья, электрические фонари, парапет, остров же, который мы когда-то называли Солнечным, где была спортивная площадка ХПИ, существует, но никаких строений на нем нет. На Солнечном острове сейчас выстроены санатории, одну из них мы посетили; заведующий рассказал нам любезно о методах лечения, о пациентах, которые являются рабочими различных предприятий. Мы сделали небольшой обход по помещениям санаторий; палаты рассчитаны на 6-8 человек; заглянули в аптеку. Здесь много лечебных трав, корений, которые служат составными частями лекарств.

Распрошавшись с заведующим, мы идем в новый парк; там большой ресторан, много интересных скульптур, высокая искусственная гора с гротами и пруд. Сделав ряд снимков, идем к реке, выходим около здания Миниатюра; здесь идет строительство, около воды выросла большая беседка, а рядом с прежним зданием Миниатюра строится уже новое сооружение; останется ли старое — пока непонятно. Здесь у берега ждет нас катер, плывем к Яхт-Клубу, садимся в автобус и едем в наш отель на обед.

В этот день после обеда наша группа вновь едет на берег Сунгари; там справляется День Ребенка. Организовано массовое гуляние, танцы, часть нашей группы принимает участие в этом торжестве, а я иду по Китайской улице до Мостовой, затем на Артиллерийскую улицу и по дороге фотографирую знакомые дома; времени недостаточно, чтобы обойти все улицы, спешу к автобусу, наша группа уже в сборе. По моей просьбе наш автобус везет нас к Розовой школе и к моему огорчению я ее не нахожу; эта часть города очень изменилась, здесь идет большая стройка многоэтажных домов, но знаю, что школа есть; решаю, что приду в этот район потом, с этим кусочком города связано мое детство, но, к сожалению, я не смогла побывать здесь еще раз.

По Полицейской улице мы едем к Городскому саду; видна беседка, горбатый мостик, пруд и лодки; останавливаемся около городского базара, нет времени зайти внутрь, но видны толпы людей, оживление, лотки. Наша группа пытается подойти к Софийскому храму, но с этой стороны сделать это невозможно — глухой высокий забор, какие-то надстройки заградили проход; фотографируем купол церкви и едем к Иверскому храму. Здание Иверского храма снаружи в очень плохом состоянии, похоже, что там какой-то склад или мастерские; старенькие надворные постройки еще существуют, но тут же рядом растут многоэтажные дома.

Дальше мы едем в район Модягоу на Дачную улицу; здание бывшего завода Спритенко существует, а почти все маленькие уютные домики, окруженные когда-то фруктовыми садами, уступили уже место новым многоэтажным домам.

Возвращаемся в наш отель к ужину; вечером вся наша группа едет в консерваторию на Старохарбинском шоссе; это новое здание, которое получило название "Русская красавица". Концерт был очень хороший, выступали незаурядные певцы и музыканты; я же этот вечер провела со знакомой дамой, живущей еще в Харбине.

Утром следующего дня совершаю прогулку в сторону Новгородного магазина Чурина, делаю снимки зданий и возвращаюсь в отель; в этот день вся наша группа едет на вокзал а затем на станцию Имяньпо.

Зал ожидания нового вокзала очень просторный, много живых цветов и пальм, проводим здесь несколько минут и идем к поезду; нам отведено два купе и нас сопровождают оба наших гида. Одна дама



Портал ХПИ
в настоящие дни
1984

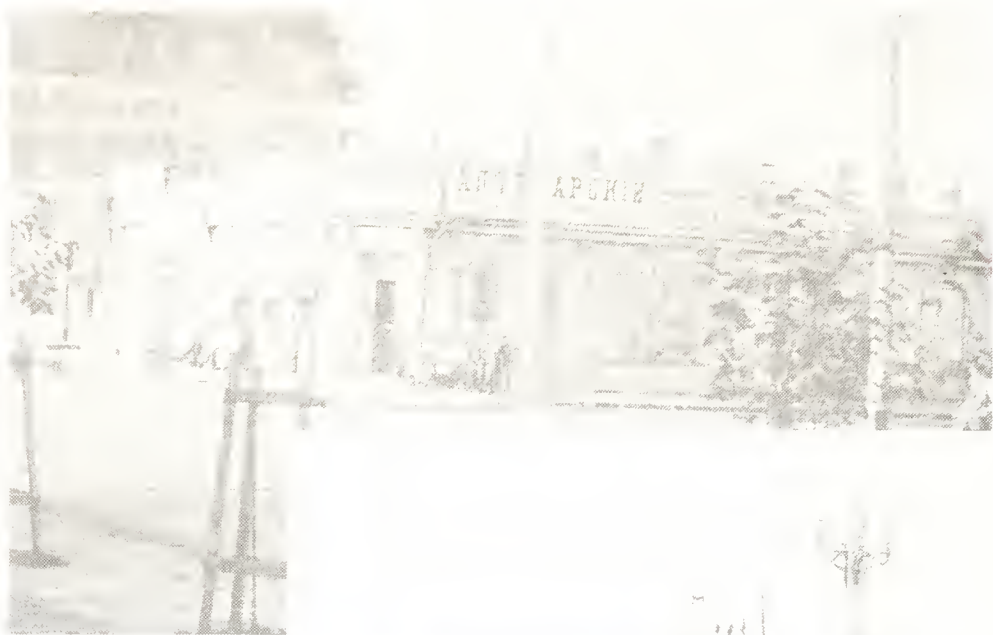
Знакомые ступени нашего ХПИ.



Новый Город, угол Большого проспекта и
Новоторговой улицы. Магазин Чурииа.

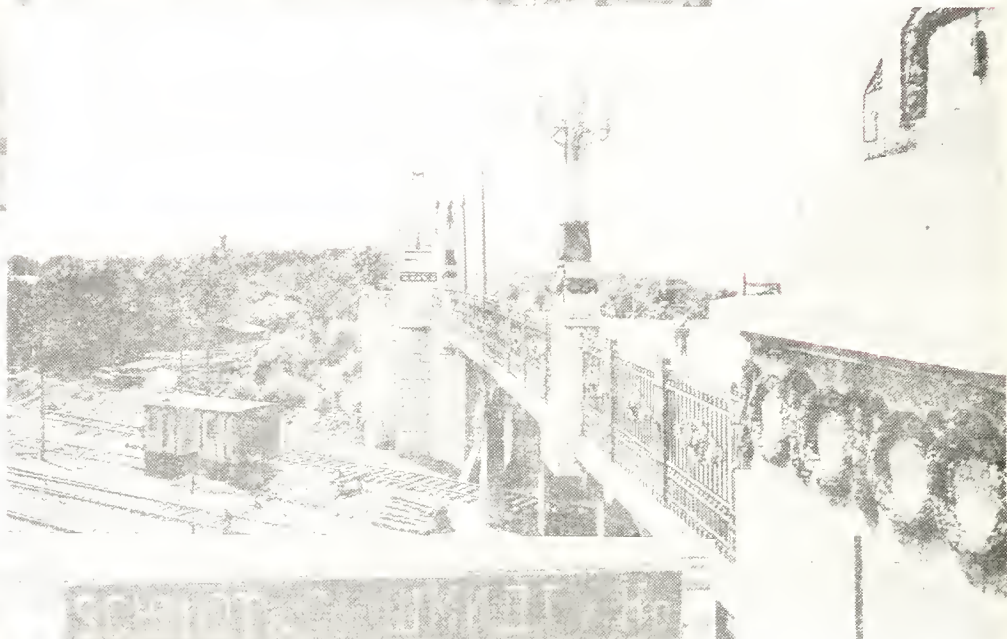


Городской
берег.



Уголок старого.
20-ые годы.

Виадук.
Конструкция
инж. Барри.



Мостовая улица.
30-ые годы.

из нашей группы родилась на станции Имяньпо и вместе с ней мы решили совершить загородную поездку.

В восемь часов утра поезд отходит от вокзала, к моему удивлению, не как раньше, а в сторону Биньцзянского вокзала. Завтракаем в поезде, а затем наши взоры прикованы к окружающей когда-то так знакомой панораме; день теплый, солнечный, только жаль, что мало еще зелени и нет полевых цветов. Поезд идет медленно, мелькают железнодорожные станции; большинство из них еще прежние здания, многие из них свежо покрашены в светло-желтый и белые цвета; названия станций те же, только на одном китайском языке. Поля уже обработаны, видны поселения, жду когда появится знакомая "Сахарная Голова" в районе станции Маозршань, но, увы, пропускаю ее; надо было смотреть в противоположное окно, на обратном пути с Имяньпо делаю снимок, она так же величественно выделяется среди других менее высоких сопок.

Поездка в Имяньпо длится около пяти часов, но время проходит незаметно и вот поезд подходит к станционному вокзалу, где нас уже ждет небольшой автобус, на котором наша группа едет в городское учреждение, где нас встречает администрация городка.

Встреча теплая, мы здесь необычные гости, нам рассказывают о промышленности этого района, населении и продукции. В Имяньпо, как и раньше, работает пивной завод, а также винный завод; наши инженеры ХПИ когда-то были вовлечены в установку этого завода, в данное время выпускается до 50-ти сортов вин, многие из которых изготовлены из дикого винограда, малины и других диких ягод.

После официального знакомства нас приглашают на обед, который проходит в непринужденной обстановке, а затем мы едем на винный завод, где пробуем разные сорта вин, делаем закупки, а после этого едем по улицам городка, делаем фотографии. До сих пор сохранились ж.д. дома старой постройки, Ж.Д. Собрание, школа и много частных домиков; они еще сохранили свой облик, многие из них покрашены в традиционный цвет, но кое-что узнать уже трудно. Население в этом районе очень увеличилось, городок расстраивается, но без определенной планировки; конечно, от прежнего опрятного курортного места осталось мало.

Вскоре нам надо покинуть Имяньпо, так как поезд скоро прибудет на станцию; едем на вокзал, прощаемся с нашими новыми знакомыми, занимаем места в купе и поезд отходит. Снова всматриваемся в окружающую панораму, наши гиды развлекают нас, день полон впечатлений, невольно вспоминаешь "прошедшие дни" и уже в темноте прибываем в Харбин; через несколько минут мы в отеле, ужинаем и так прошел еще один день нашего путешествия.

Следующий день у нас начинается рано; после завтрака мы едем на Пристань в район Водопроводной улицы, здесь мы будем встречать молодую пару, которая должна проехать после обряда бракосочетания.

Есть поверье, что чем раньше совершено бракосочетание, тем счастливее брачный союз. Подъехав к дому, где будут жить молодые, мы увидели много публики, родственников; вскоре подъехали "молодые" — приятная интересная пара, модно одетые, оба с букетами искусственных цветов. Знакомимся с его родителями и нас приглашают посмотреть квартиру новобрачных; им дана одна комната в многоэтажном доме на 7-ом этаже (без лифта); комната небольшая, покрашена, масса новой мебели; все это сделано и куплено родственниками и друзьями. Нарядна кровать новобрачных, стопка ярких шелковых одеял, вышитые нарядные подушки, везде наклеены иероглифы "двойное счастье". Проводим несколько минут, делаем фотоснимки и идем на улицу; здесь приветствуют молодых, произносятся речи. Вскоре, поздравив молодых и пожелав им счастья, прощаемся со всеми и едем в Новый Город на выставку сельскохозяйственных машин по просьбе одного из мужчин нашей группы.

После осмотра выставки едем в Новогородный магазин Чурина; помещение узнаю, но иные товары, другое расположение; я пытаюсь купить почтовые открытки Харбина, но, увы, их еще не выпустили; на память о Чурине покупаю "ташо"; мужчины нашей группы покупают шелк, кожаные тужурки и другие сувениры; публики в магазине много, мы, конечно, являемся центром внимания.

Снова мы в автобусе и на этот раз едем в район Саманного Городка; пытаюсь узнать этот район, но изменения очень большие, везде высстные дома, кое-где еще можно обнаружить что-то знакомое, но с

автобуса во время движения, хотя и не очень быстрого, невозможно. Возвращаемся в отель и после обеда едем в гости в Старый Харбин к семье инженера, который занимает ведущий пост на подшипниковом заводе, где работает одиннадцать тысяч рабочих.

Я мало была знакома раньше со Старым Харбином; по дороге узнавала кое-какие дома, но не могла припомнить, что в них было раньше; памятника Чурейто, построенного во время японской оккупации Китая, я не заметила, наверное, его и нет, Старый Харбин очень разросся, это промышленный и жилой район.

Инженер, к которому мы ехали, оказался, к сожалению, не из ХПИ; он приехал с юга Китая, немало говорит по-английски, был в Англии в деловой поездке. Жена у него врач, у них двое детей-подростков. Квартира у них в многоэтажном доме из трех комнат. Месячная плата за квартиру 4 юаня. 30 юаней он платит в год за отопление. Центральная котельная построена на ряд многоэтажных домов. Жилой район новый, еще нет тротуаров, садилов. Месячное жалование одного из ведущих инженеров 110 юаней в месяц, жена его получает 80 юаней в месяц, наш же гид получал только 37 юаней в месяц, правда, наверное, ему еще полагался стол во время тура, занят же он был с нами буквально 24 часа в сутки; похоже, что он всегда был к нашим услугам; ему и комната отводилась в том же коридоре, где жили мы. Большинство из гидов, особенно интернациональных, довольны своей работой; это дает им возможность объездить всю страну, улучшить знание языка, а в дальнейшем они все мечтают устроиться на работу в торговое министерство.

Итак, в доме инженера мы провели несколько часов, беседовали о работе, спрашивали о заводе, его планах и прогрессе. Лепили китайские пельмени, а затем ужинали. С завода приехал фотограф, нас фотографировали, по всей вероятности наши лица в дальнейшем появились в заводской газете. Попрощавшись с гостеприимной семьей, мы поехали в театр, где выступали певцы и музыканты Хэйлуцзянской провинции, так закончился очередной день в Харбине.

На следующее утро все мужчины нашей группы вместе с гидами уезжают почти на два дня в район Тао-Шан (Малый Хинган) на охоту по уткам. Я же и моя компаньонка по комнате остаемся одни и планируем дни по своему усмотрению. Наш день начинается рано, мы берем такси и едем в Молягоу; первая наша остановка на Церковной улице около Алексеевской церкви; сперва нас удивляет то, что на куполе попрежнему находятся кресты, впоследствии узнаю, что этот храм отдан китайцам-католикам. Следующая остановка — Раздельная улица: на этой улице мы жили до отъезда из Харбина; я не ожидала, что дом, в котором мы жили, еще существует; вокруг уже новые многоэтажные дома, облик улицы иной, по всей вероятности и судьба нашего дома такая же, как и его бывших соседей. Оттуда едем в район Гондательки; стараюсь найти улицу и дома по просьбе того, кто жил там когда-то, но не нахожу, ибо район мне не очень был знаком раньше, а к тому же очень много появилось новых больших зданий.

Дальше мы едем на Успенское кладбище: там сейчас парк, за вход в него взимается несколько копеек; машина остается у ворот, а мы идем по аллее с уже цветущей сакурой к храму. Храм еще стоит, у главного входа осталась колокольня, за храмом небольшое кладбище, где были после войны похоронены советские воины, это место их упокоения обнесено высоким забором и попасть внутрь нельзя. Аллея, высокие деревья, все как было, нет только памятников; часть кладбища заросла травой, кое-какие участки перерыты, скамеечек я не видела, похоже что этот парк большой популярностью не пользуется. Китайский храм перед Успенским кладбищем попрежнему существует; не доходя до бывшего русского кладбища выстроена арка своеобразной архитектуры; не вполне понятно, что она представляет. Все посмотреть не удастся, мы спешим поехать на новое русское кладбище в районе реки Ашихе, туда была перенесена часть могил с еврейского и православного кладбищ и там сейчас хоронят оставшихся в Харбине русских людей. Путь довольно долгий, окружающая местность совсем мне незнакома. На кладбище проводим некоторое время, оно небольшое, цветет сакура, дикие фиалочки у подножья могильных холмиков. могил не так уж много, кое у кого памятники, попадаются на глаза знакомые фамилии, пытаюсь найти могилу В. Д. Бусовикова, но к своему огромному огорчению не нахожу. На кладбище живет старик китаец с большой собакой, он следит, чтобы не было разрушено место упокоения последних русских людей на китайской земле.

Вторую половину дня мы проводим на Пристанях, я встречаюсь с русской женщиной, затем мы едем в Сунгарийский городок, где также встречаем несколько русских людей, а затем я еду частично на автобусе, а частично иду пешком в Московские Казармы, в район, где прошло мое детство. Внимательно вглядываюсь в каждый дом и все больше и больше узнаю окружающее. Подхожу к железнодорожному переезду и пытаюсь найти свой дом на Соболевской улице, но здесь уже высотные дома; на всякий случай иду на Ходынскую улицу и там к своему удивлению вижу наш маленький домик; конечно, иначе выглядит многое, но узнать все же возможно.

Вернулись мы в отель поздно; после ужина дописываю письмо, делаю некоторые заметки в дневнике и иду в Интернациональный отель, там есть почта.

Последний день в Харбине провожу на ногах; вновь иду в Модягоу по Старохарбинскому шоссе, а из Модягоу иду по Гоголевской улице, фотографирую здание Чурина в Модягоу, поворот на Церковную улицу, здание СМУ – Украинский Дом, бывший питомник, музыкальную школу, театр "Азия" по Новоторговой улице, железнодорожный виадук и некоторые улицы Пристаней около "Да-туна". К обеду только вернулась в отель, а во второй половине дня пошла еще в Новый Город попрощаться с русской дамой. Огорчало меня то, что еще хотелось побывать кое в каких районах города, пройти по когда-то знакомым улицам, но времени уже не оставалось. После ужина все же еще раз иду попрощаться со своей юностью к своей первой школе, Институту и в Саманный Городок к родительскому дому. Знаю, что невозможно найти, распознать место, где он был; среди больших новых домов я еще нахожу маленькие старенькие домики, но узнать ничего не могу. Мысленно прощаюсь с тем, чего уже нет, и уже в сумерках возвращаюсь в отель. Упаковываю чемодан, жалею, что нет еще одного дня и вскоре приходит наш гид; значит, наши "охотники" уже вернулись.

На вокзал ехать еще рано, а потому наш харбинский гид хочет повезти нас на берег Сунгари, чтобы попрощаться с нею. Садимся в автобус, там уже мужчины нашей группы, здороваемся с ними и с интересом расспрашиваем их о днях, проведенных на охоте. Они все довольны и в дальнейшем подробно рассказывают нам обо всем.

Автобус везет нас снова по Китайской улице и останавливается около Сталинского парка; выхожу на набережную, очень тихо, слегка плещет река, почему-то нет гуляющих пар. Хочется спуститься к воде и посидеть в тишине на ступеньках, подумать о многом или же медленно пройтись опять по набережной, но надо уезжать.

Мы вновь возвращаемся в отель, здесь нас ждет начальник нашего гида, он вручает нам фотоснимки со свадьбы, пьем китайский чай, прощаемся с нашими новыми знакомыми и едем на вокзал. В 9 часов вечера наш поезд отходит от харбинского вокзала; проезжаем Биньцзянский вокзал, фабрику Лопато; виден частично разрушенный забор Успенского кладбища и еще некоторые строения. Становится темно, укладываемся на ночлег.

Не спится, слишком много в голове разных впечатлений от прошедших дней. Мысленно прощаюсь с Харбином и невольно вспоминаю необычную историю этого города, созданного на пустынном месте, на чужой земле энергичными русскими людьми не только создавшими этот город, но и сделавшими его культурным русским центром на Дальнем Востоке.

За последние 30 лет этот город сильно потерял русское лицо, исчезли кое-какие характерные памятники недлинной истории его, пройдет еще десяток лет, уйдут в лучший мир еще оставшиеся там русские люди, могильные холмики их постепенно развеет маньчжурский ветер и приезжий турист не увидит, да и не поймет необычной судьбы, выпавшей на долю этого города.

Наш милый город,
Мы оставили тебя,
Сейчас другой хозяин ведает тобою,
Ты вроде и не то на первый взгляд,
Но старый отчий дом, забор, дорогу, куст сирени

Все это можно отыскать,
Оно все близкое, как прежде нам, родное.
Ведь детство, юность здесь прошла у нас
И это редко забывают!

С этими несколько грустными мыслями я засыпаю.

Просыпаюсь рано, уже почти светло, за окном новая панорама, она иная, чем в районе города Харбина, другой стиль строений, как-то иначе выглядят обработанные поля, больше зелени кругом, а на стационарных платформах видны кусты распутившейся сирени. В 6 часов утра наш поезд приходит в Шеньян — так называется город, который мы знали раньше как Мукден.

В студенческие годы я была в этом городе несколько дней, помню его мало, но вокзал мне запомнился: здесь нас уже ждет мукденский гид и небольшой автобус. Через несколько минут мы в отеле в центре города, это бывший Ямато Отель. Отель очень красивый, напротив него большая площадь, огромный монумент и государственные учреждения. Мукден поразил нас своим аккуратным видом, может быть потому, что центральные части города не перестраиваются, новые постройки ведутся в основном на окраинах города.

Два дня проходят быстро: посещаем загородные дворцы — усыпальницы императоров, императорский дворец в городе, краеведческий музей, огромный комплекс — завод, где изготавливаются универсальные станки, магазины, школу-музей Чжоу-ен-лай, проводим несколько часов на так называемом "свободном базаре", где продается все: — пищевые продукты, вещи и различные изделия. Вечером посещаем театр, а на следующий день улетаем в Пекин.

Аэроплан улетаёт рано, а потому отель мы покидаем еще до завтрака. Завтракаем в уютной столовой аэропорта, затем сдаем вещи, прощаемся с мукденским гидом и мы снова в самолете.

В Пекине я никогда не была, и мне очень хотелось посмотреть дворцы, храмы и, конечно, Великую Китайскую Стену. По словам очевидцев за последние шесть лет этот город очень изменился, многие части города перепланированы, снесены стены внутри города и вместо них появились площади, широкие магистрали и высотные здания; планировка красивая, все огромное и величественное, сперва кажется необычным и странным, но когда вспомнишь, какое население живет в этом городе, какое количество туристов посещает его, то становится понятным необходимость таких широких масштабов.

Достопримечательностей в Пекине масса, нашей группе удалось посмотреть очень многое. Были мы в императорском дворце в городе, в Храме Неба — великолепное сооружение народного зодчества, Летний Дворец, Храм пятисот будд, зоологический сад, усыпальницу одного из императоров династии Минг и Великую стену. Осилила я тяжелый подъем и достигла высокой точки; вид окружающего пространства величественный.

Посетили мы и известный ресторан, где сервируют "Пекинскую утку"; ездили в метро, были в магазинах, где продаются прекрасные изделия искусства. На многих улицах Пекина растут большие деревья; они цвели, крупные гроздья белых цветов издавали приятный аромат; предполагаю, что это акация, но не уверена так ли.

После ужина одного из дней нашего пребывания в Пекине иду побродить, уже в сумерках, около нашего огромного отеля. Здесь так же масса акаций, разбиты клумбочки и мне невольно приходит в память красивый романс "Белой акации гроздья душистые....."

В последний день нашего пребывания в Пекине нам удается посмотреть мост Марко Поло; делаем фотоснимки, а по дороге на несколько минут останавливаемся в отеле, который расположен в очень живописном месте среди зелени в горах. Отель имеет очень интересную архитектуру, сочетание двух стилей. В Пекине масса туристов разной национальности, исторические места очень интересны, почти все памятники старины реставрированы, экспонаты высокохудожественного стандарта доступны для обзора туристов. Дни в Пекине пролетели молниеносно и снова мы в самолете, летим в город Гуалин, замечательный городок, который находится в долине реки Ли: необычного очертания горы окружают этот городок и тянутся по берегам реки. Я всегда думала, что необычные очертания гор, изображенные на полотнах китайских художников, являются их воображением, красивой фантазией, но посетив этот городок я увидела, что такие необычные горы действительно существуют.

В день прибытия в Гуалин мы посетили огромную пещеру недалеко от города, полюбовались замечательной панорамой; здесь много рисовых полей на которых работают водяные буйволы, а на следующий день мы совершили поездку на огромном пароходе вниз по реке. Поездка продолжалась пять часов, одна живописная панорама сменялась другой, приходилось только удивляться необычной красоте природы.

Гуалин очень популярен среди туристов; каждое утро от причала отходит масса больших туристических пароходов, обед сервируется на борту парохода, все вкусно, в меню свежая рыба, которую подвозят к пароходу рыбаки. Пароходом мы доплыли до небольшого старинного городка, а оттуда автобусом мы вернулись в Гуалин; надо сказать, что шоссеная дорога тоже шла среди таких же живописных гор.

Ужинали мы в нашем отеле, это был наш последний групповой ужин. Все принарядились, один из мужчин нашей группы сочинил небольшую поэму на тему дня, сделали фотоснимки группы и хотя ужин прошел весело, одновременно было грустно, что наше приятное путешествие подходит к концу. После ужина едем в театр, программа славная, даже небольшая опера была поставлена на местный сюжет. На следующий день нам еще удастся поехать по городу, посетить парк, университет и после обеда в отеле мы улетаем в Кантон.

В Кантоне нас встречает кантонский гид, на сей раз девушка, и на небольшом автобусе нас везут к реке и по улицам города. Кантон не произвел на меня приятного впечатления, узкие улицы, довольно однообразные строения; из всего, что я видела мне, пожалуй, понравился Университет. Ужинаем мы в аэропорту, сдаем багаж, меняем деньги, прощаемся с нашими гидами и мы уже в зале ожидания. Скоро посадка в самолет, а через час уже в Гон-Конге.

Когда-то давно, попав первый раз в Гон-Конг из провинциального города Харбина, я была поражена и в какой-то степени удручена этим городом, нечто подобное я испытываю и в этот раз. Неблагоприятно действует влажная жара и дождь и какой-то момент мне не хочется даже уходить из комнаты отеля. На следующий день все же совершаем поездку на другую сторону Г.—К.; за 27 лет этот город изменился до неузнаваемости, появилась масса высотных домов, отели, которые когда-то казались красивыми и большими, теперь совершенно теряются среди новых громад.

Остров Г.—К. теперь соединен с главной землей туннелем, который проходит под водой, масса красивых жилых домов выстроено на острове, они разнообразной конструкции, расположены среди гор. Жизнь кипит в этом городе, магазины переполнены замечательными товарами на любой вкус и карман. Отели прекрасные, для туриста предоставлено все.

Свое желание съездить в Макао я не осуществила, но взяла поездку по острову, которая продолжалась около трех часов.

Три дня прошли быстро в этом городе и снова Г.—К. аэропорт, обмениваемся адресами с новыми знакомыми, некоторые из нас делают последние покупки и вскоре посадка в самолет, а утром мы уже в г. Сиднее.

Это мое вторичное возвращение из заграничного путешествия; на сей раз я испытываю иные чувства, мне жаль, что мое путешествие уже заканчивается; может быть это потому, что оно было не таким долгим. Впечатление о поездке и вся организационная сторона ее оставляет самое хорошее воспоминание не только у меня, но и у всей нашей группы.

Прощайте города, пути, дороги,
До скорых новых с Вами встреч!

И. Черноус

ГОРОД ЮНОСТИ

Город юности, светлого детства.
Миражом стал в дали голубой.
Ты от предков остался в наследство,
Чтоб потомки гордились тобой.

Чтобы чаще они вспоминали
Узких улиц зеленую сень,
Сунгарийские знойные дали
В синеглазый сияющий день.

Россыпь звездную в темные ночи
И луну над застывшей рекой,
Чьи-то милые ясные очи,
Чей-то локон над бледной щекой.

Чью-то песню под парусом белым
Что скользил над уснувшей рекой,
И пожатые движеньем несмелым
Чьей-то нежной горячей рукой.

А на утро за вспугнутой сказкой
Город, шумно стряхнувший свой сон,
Освеженный под солнечной лаской,
Словно в Сунгари выкупался он.

Словно свежестью ночи умытый,
Отдохнувший вставал по утрам,
Солнцу яркому, грозам открытый
И из Гоби горячим ветрам.

Лето жаркое знойными днями
Незаметно листвою отшумит,
Потемнеют небесные дали
Глухо дождь по ветвям зашуршит.

Влажной осени ярких багрянец
И цвет листьев, как солнцем сожженных,
И рябин краснощекий румянец,
И деревьев печаль обнаженных.

А зимой в снежно-белом одеяле
Город словно заснул на века,
В белоснежно-хрустальной печали
Неподвижная наша река.

Как особенно памятливы ночи
За заснеженным белым окном,
Нужно видеть все это воочию,
Чтоб взгрустнулось об этом потом.

И устав от снегов и от вьюги,
Город наш поднимался от сна
И на севере словно на юге
Улыбалась харбинцам весна.

Золотою зарей на рассвете
С птичьим звонким по-вешнему пеньем
Самый лучший, красивый на свете
Город в розово-белом цветеньи.

Город терпкой лиловой сирени
И черемух — невест белоснежных
Клумб цветочных нарядно-весенних,
Стройных яблонь, душистых и нежных.

Знают все, кто в Маньчжурии были,
Что такой в мире город один.
Если вы там когда-нибудь жили —
Не забудете город Харбин.

Н. ДЕМИДОВА



HARBIN ELECTRICAL MACHINERY WORKS — HEMW. 1951 — 1981 (Харбинский завод электрических машин)

Под таким заголовком получен довольно красочный специальный выпуск, посвященный 30-летию завода.

В предисловии к выпуску вкратце сообщается следующее:

HEMW был основан в июне 1951 года. За прошедшие 30 лет заводом изготовлены генераторы как для гидро-, так и для термо-электрических станций, общей мощностью 18.000 MW., различные электрические моторы более, чем на 7.000 MW. и целый ряд другого оборудования.

Изготовленное заводом оборудование установлено как в самой стране, так и за границей.

Завод располагает испытательными и исследовательскими лабораториями.

Тысяча человек инженерно-технического персонала и несколько тысяч опытных рабочих заняты на заводе.

Завод по своей работе имеет ряд связей с заграничными компаниями.

Далее выпуск содержит ряд фотографий, из которых отметим только следующие —

1. Зимний вид Сунгарийской набережной.

2. Вид НЕМВ с птичьего полета.

Судя по этому снимку, заводские здания расположены недалеко от Чурейто. (Известное многим нам Чурейто сохранилось и видно на снимке).

3. Ряд снимков внешнего и внутреннего видов завода.

4. Снимки выпускаемых заводом машин и оборудования, из которых отметим только следующие:

(а) Гидрогенератор мощностью 300 MW.

(б) Турбина типа Каплана — 125 MW.

(в) Индукционный мотор — 3200 KW.

(г) Синхронный мотор — 800 KW.

(д) Мотор постоянного тока — 4300 KW.

Далее следуют снимки оборудования самого завода, лабораторий, школы, столовой, больницы, жилищ рабочих, мест отдыха и развлечений, иностранных посетителей и высокопоставленных лиц самой страны.

Выпуск заканчивается летним видом сунгарийского простора и бывш. Яхт-клуба.

М. Таиров.

КАК П. П. СТАРОЖИЛОВ В'ЕХАЛ В ХАРБИН

ФЕЛЬЕТОН

Газета "Рупор" № 233

31 августа 1933 г.

Незадолго до выхода в свет настоящего, юбилейного номера "Рупора", я посетил моего хорошего знакомого, Петра Петровича Старожилова, - знаете, конечно, у него еще домик в Модягоу.

— Поздравляю с наступающим тридцатипятилетием! — расшаркался я.

Петр Петрович удивленно и даже испуганно вытаращил на меня свои симпатичные выцветшие глазки.

— Что вы, драгоценный, какое тридцатипятилетие?.. Мне же седьмой десяток с июля пошел!

— Знаю, — прижал я руку к сердцу. — Отлично знаю, милый Петр Петрович, да как мне этого и не знать, если я был удостоен приглашения на домашнее торжество по случаю вашего очередного дня рождения... Нет, ныне я поздравляю вас с близким наступлением некоей юбилейной даты в существовании града, в строительстве коего вы участвовали.

На этом официальная часть визита и была закончена.

Началась часть неофициальная.

На столе появился "закусон" и графинчик калганской водочки, излюбленной П. П. Старожиловым: "И от почек помогает, и на печень прекрасно действует!". А затем зашумел самоварчик и милая Ольга Петровна, супруга Петра Петровича, налила нам по стакану чаю, предложив, конечно, к чаю и отличного ромку...

Поблагодарив за чаем, мы с Петром Петровичем прошли в его кабинетик, закурили, и я попросил:

— Не расскажете ли вы что-нибудь для нашего юбилейного номера? Ну, например, о том, как вы прибыли в Харбин? О первых ваших впечатлениях.

Петр Петрович рассказчик отличный, просить себя не заставил, и вот началось повествование.

— Первые сведения о Харбине, — вздохнул Петр Петрович, — легендарны, как миф о Рюрике. Харбин! В начале столетия, дорогой мой, это слово звучало для русского уха так же странно неопределенно, как, скажем, какой-нибудь Занзибар или Бирма.

И черт его знает, что это такое? Может быть, город, а может быть, целая страна... И как-будто бы русское что-то такое и как-будто нет...

Были люди, которые утверждали, что Харбин находится в Брынских лесах, но где эти самые леса тоже не знали. Был даже такой случай... Одна провинциальная газетка напечатала, что Харбин объявил войну России. Были слухи о диком племени ланцепупов, обитавшем где-то около Владивостока, и, отделившись, основавшем этот странный город. Разное выдумывали...

Скажу откровенно, в те далекие счастливые дни я тоже мало интересовался Харбином... Ну, Харбин и Харбин! Какое мне дело? Мало ли городов понастроено? И, лишь получив предложение перевестись на КВЖД (тогда я служил конторщиком в управлении одной из российских железных дорог), я вплотную заинтересовался получением более точных и полных сведений об этом таинственном городе. Впрочем, я так их и не получил.

Говорили лишь:

— Поезжайте, поезжайте!.. Там денег куры не клюют!

— А куры-то там есть?

— Кур, впрочем, там, кажется, тоже нет. Там хунхузы есть.

— А это что же, домашняя птица что ли?

Точного ответа и тут получить было нельзя.

Предупреждали:

— Супругу свою (я только что женился) вы все-таки с собой сразу не берите. Там, знаете, нравы жестокие, да и понятно! На сто мужчин там, понимаете, только десять женщин. По одной десятой женщины на мужчину.

Десятичная дробь. Сами понимаете, чем это пахнет! Вы, хоть и молоденький, но мужчина мелкий, а там охотники на тигров, красавцы... Отобьют.

— Но как же я один поеду? Кто же мое хозяйство будет вести? Может быть, мне тещу с собой взять?

— А сколько вашей теще лет?

— Под шестьдесят.

— Возьмите. Она в Харбине обязательно замуж выйдет и освободит вас от себя. А вы к тому времени освоитесь, может быть, и сами в охотника на тигров превратитесь, и безбоязненно выпишете к себе свою супругу.

Ладно. Так и сделал.

Поехал.

Ехали, ехали, ехали, наконец, говорят, приехали...

— Куда приехали? — спрашиваю.

— В Харбин. — отвечают. — приехали.

Ладно. Раз приехали, значит надо выгружаться. Выходим из вагона и видим...

— Ах, Петр Петрович! — взвизгнул я. — Это так интересно... ваше первое впечатление!

— Да, — продолжал Старожил. — Выходим и видим: ничего нет.

— Как ничего нет?

— Да так. Полное необнаружение города, рельсы, какие-то бараки и около вагона, на земле, мягкая мебель, матрац лежит! Не верю себе и начинаю протирать глаза. Тем же занялась и теща. Потом теща мне говорит:

— Ушипните, — говорит, — меня, дорогой. Не сплю ли я!..

— Нет, мамаша, — отвечаю. — Я не затем вас взял с собой, чтобы флиртовать с вами. Пусть вас другие щиплют. Обратитесь, говорю, к кондуктору!

И обратно протираю глаза.

Протираю я глаза и вижу: подходит ко мне какой-то человек с ружьем, подходит и говорит:

— Для приезжих, — говорит, вон те бараки отведены, а глаза тереть нечего: дырки будут!

— Позвольте! — удивляюсь я. — Но где же Харбин?

— Это, — отвечает, — и есть Харбин. Один из Харбинов!

Я, понимаю, чуть тут в обморок не упал!

— Как, — кричу. — Да разве их несколько, Харбинов-то?.. Я, должно быть, не в тот Харбин попал.

Я в городе служить нанимался, а это какой город!

Пожал подошедший плечами.

— Действительно, — говорит. — Харбинов два! Старый и новый. Вот этот, который так роскошно раскинулся перед вами, и есть старый Харбин, благоустроенный культурный центр... Даже пивная у нас уже есть! А вон там (ручкой показывает), в нескольких верстах, другой Харбин строится, новый город! Можете, конечно, и там поселиться, только там пока что голое распланированное место. Еще же подалее — пристань есть. Если вы охотник, дуйте прямо туда: там сплошное болото, и уток видимо-невидимо! Конечно, и хунхузы есть, но мы вам пару казенных винтовок выдадим, мамаша-то ваша как, беглым огнем стрелять умеет?

Тут, слышу, сзади меня — бряк!

Теща с катушек свалилась. И ловко, знаете, прямо на матрац угодила!

— Ничего! — успокаивает абориген. — Это самые шлевые пустяки, обморок от избытка красочных впечатлений. Приезжие российские дамочки всегда на этом месте в обморок бухаются, так что мы даже тут матрац держим, чтоб они не ушибались.

— Надо, — говорю, — все-таки ее в чувство привести. До некоторой степени родственники. Нет ли у вас спирта?

— Спирту, — отвечает, — сколько хотите. Хоть залейтесь. Она у вас какой пьет? Сырец, хану или, по слабости организма, с очисткой.

— Нашатырного бы ей!

— Да что вы! — удивляется — неужели такая приспособленная дамочка? До нашатырного спирта даже мы еще не дошли!

— Понюхать! — кричу. — Понюхать только! В рот она спиртного не берет. Институтского нежного воспитания она!

— А тогда, — сочувственно замечает, — мы ей ханы понюхать дадим. От запаха ханы, говорят, крепенькие дамочки с подставок валяются, а обморочные обратно в себя приходят.

И действительно, ожила теща. Хрюкнула и ожила. На мою голову.

— Ты, — кричит, — негодяй. Ты — не зять, а подлец! Где город и приятное времяпрепровождение среди девственной природы? Где райские птички? А еще обещал замуж меня выдать, от постылого вдовства избавить!

Что было! Чуть сразу, с места в карьер, мы в протокол не попали. Однако, въехали в барак и постепенно все утряслось. Обжилось.

— Выдали тещу замуж?

— Как же! Не засиделась. За инженера одного, старичка, моего непосредственного начальника. На свадьбу и жену выписал...

И он замолчал, вспомнил старое, старое время.

— А на тигров охотились? — спросил я. — В охотника на тигров превратились?

— Нет, этого не пришлось, — вздохнул он. — А вот в преферанс выучился играть замечательно. Располагала обстановка. Не сыграем ли?

Я, Вы и моя Оленька... А?

Но я отказался. Мне надо было спешить записать для юбилейного номера все, что рассказал мне мой собеседник.

Н. РАХМАНОВ.

ЛЕГЕНДАРНЫЙ ШИ ПУ-ЧУАН НА ЧОЛЕ

То, что я хочу описать, действительно произошло в районе станции Бухеду западной линии К.Ч.ж.д. Сейчас я уже не помню точно год и месяц, когда все это произошло, ну, да это и не важно.

Как-то по пути в служебную командировку на Чжалайнорские копи я вышел из длинного вагона на перрон станции Бухеду. Перрон был заполнен людьми, в основном китайцами, спующими взад и вперед с какими-то котомками, сумками, мешками и прочими вещами. Это было необычно для нормально немногочленной станции.

Увидев знакомого бухединца, я спросил, что у них происходит. И он рассказал мне следующую полумистическую историю: как-то рано утром мальчугана по имени Куй-бин послала мать к соседке занять немного бобового масла. Выйдя на улицу, Куй-бин увидел странно одетого человека, который поманил его к себе. Когда мальчуган подошел, незнакомец сказал ему, что пришел по приказанию Яо-вана (бога медицины Даосов) и зовут его Ши Пу-чуан. Он сказал, что Яо-ван обеспокоен тем, что в их районе много больных, и поэтому он послал его, Ши Пу-чуана, лечить страдающих.

Ши Пу-чуан сказал, что он будет находиться в пещере на реке Чол и велел Куй-бину сказать всем, чтобы больные приходили туда за лекарствами.

Парень, конечно, забыл про то, что нужно было попросить масла. Он бросился разносить новость, так что даже не заметил, куда ушел незнакомец. Молва об этом разлетелась очень быстро, и к пещере потянулись жаждущие исцеления больные и просто любопытные.

А район, где находилась пещера, в которой, по словам Куй-бина, будет обитать Ши Пу-чуан, замечательно красив. В нескольких километрах перед станцией Бухеду находится разъезд Чол-Гаригол, от которого идет железнодорожная ветка к лесным разработкам на реке Чол. Железнодорожная ветка вьется по краю ущелья, забираясь все выше и выше. Весь этот район покрыт лесом, состоящим преимущественно из лиственницы, черной и белой березы. Лес замечательно красив, как парк. Мягкая шелковистая трава между деревьями усыпана самыми различными цветами, и там обилие земляники. Лес чистый; в нем нет ни бурелома, ни густого подлеска. Такой лес в основном покрывает плоскогорье. А в ущелье — скалы, каменные осыпи и пещеры. И вот неожиданно этот дикий уголок оказался наводненным людским потоком.

Китайские монахи оказались и здесь самыми предприимчивыми. Они быстро организовали около пещеры своеобразный пункт. Когда приходил больной, монах давал ему китайскую чашку и кусочек жертвенной бумаги, за определенную мзду, конечно. Больной ставил эту чашку на край пещеры, накрывал куском жертвенной бумаги и молился Ши Пу-чуану. Обычно, когда больной открывал чашку, там было какое-то снадобье: то порошок, то сушеная трава, то какие-то зернышки. Больной должен был принять это лекарство и отправляться домой.

Мой знакомый уверял, что многие действительно излечивались и рассказал, что даже европейцы ходили на Чол. Был один просто комический случай. Буфетчик-грузин страдал водянкой. Отчаявшись получить помощь от русских докторов, он отправился на Чол. Когда он открыл свою чашку, то в ней оказался какой-то сушеный червячок. Грузин спросил монаха, что же ему с червячком делать. Тот сказал: "Ваша куша". Грузин с отвращением оторвал червячку голову и проглотил его. И что же? Все его тело перестало опухать, а голова опухала по-прежнему. Хотите верить, хотите нет.

На обратном пути я опять вышел на станции Бухеду. Но на этот раз перрон был пуст, как обычно, за исключением немногочисленных пассажиров.

Разыскав своего знакомого, я спросил его: "Где же ваши паломники? Как этот китайский знахарь, все еще лечит?" "Нет, — сказал он, — все кончилось".

Как оказалось, власти заинтересовались этим и послали к пещере отряд солдат. Солдаты разогнали паломников и монахов, подошли к пещере и несколько раз прокричали "целителю", чтобы он вышел. Но никто не появился. Тогда офицер бросил в пещеру связку гранат. Раздался глухой взрыв, и в мгновение вся связка гранат вылетела из пещеры и разорвалась над головами солдат. Офицер и несколько солдат были убиты, а остальные ранены осколками.

Был ли в пещере Ши Пу-чуан, никто не знает, но связку гранат кто-то выбросил обратно. Может быть, она вылетела от взрыва первой гранаты?

С. Зуев.

РУССКОЕ СТУДЕНЧЕСКОЕ ОБЩЕСТВО ГОНКОНГСКОГО УНИВЕРСИТЕТА

Английский университет в Гонконге начал свое существование в начале этого столетия как "школа тропической медицины".

Университет постепенно расширялся и к концу двадцатых годов функционировали три факультета: — медицинский, инженерный и ARTS.

Поступить в Университет было нелегко, так как надо было предварительно пройти вступительные экзамены (Hongkong University Matriculation), на которых сильно "резали" — проходила в среднем одна треть.

Для харбинцев, приехавших в Гонконг для подготовки к этим вступительным экзаменам, были добавочные трудности: недостаточное знание английского языка и непривычная экзаменационная система.

Несмотря на это, с начала тридцатых годов, (когда было всего лишь трое-четверо русских) количество русских студентов начало увеличиваться и к 1933-34 учебному году дошло до 15-ти. Поговорив, студенты создали Русское Студенческое Общество. Главная идея была поддерживать регулярную связь между русскими студентами, которые жили в разных студенческих общежитиях.

Комитет стал организовывать "чашки чая", ужины, пикники.

Русское студенческое общество помогало первокурсникам влиться в университетскую жизнь, помогало и новичкам, прибывающим в Гонконг для подготовки к вступительным экзаменам, которым поначалу подчас чувствовалось очень одиноко — в атмосфере чужого для них города.

Р.С.О. достигло своего количественного зенита в 1939 году: 26 членов — 22 студента, 4 студентки.

Несомненно, самые веселые объединения были чествования окончивших, на которых кроме студентов присутствовали и их друзья.

Русское Студенческое Общество устроило ужин-бал в честь окончивших Университет в июне 1939 года: доктор — В. Варгасов, инженеры — А. Колачев, А. Тонов, Б. Миленко.

Русские студенты, окончившие Гонконгский Университет:

Инженеры (выпуски 1934 — 1939 гг.): С. Беркович, Н. Варгасов, Горошенко, Яцкин, Наполов, В. Питрин, В. Бонч-Осмоловский, Литвин, Желондовский, А. Тонов, А. Колачев, Б. Миленко.

Доктора (выпуски 1938 — 1941 гг.): К. Петровский, В. Варгасов, М. Бард, Орлов, М. Яругский.

† Борис Миленко

НАШЕ НОВОЕ МЕСТО ВСТРЕЧ — ОБЩЕСТВЕННЫЙ ЦЕНТР БЭРВУДА "ВУДСТОК"

Вот уже около года члены Объединения окончивших ХПИ, бывшие служащие ХПИ с семьями и их друзья встречаются в новом помещении — общественном центре Бэрвуда "ВУДСТОКЕ". Встречи эти происходят в очень приятной семейной обстановке. Многие выступают с рассказами, стихами, читаются небольшие доклады о достижениях в различных областях науки и техники.

Заботливые дамы показывают свое искусство в приготовлении вкусных блюд, тортов и пирогов, в устройстве логерей.

Благодарные мужчины преподносят дамам цветы и небольшие подарки.

Иногда бывают гости — наши коллеги, приехавшие из других городов Австралии и даже из других стран, и всегда они находят сердечный, радушный прием в Объединении. В этом году ожидается встреча с нашими японскими коллегами, окончившими ХПИ в период 1938 — 1945 годов.

Казначей нашего Объединения коллега Копалинский состоит членом правления "Вудстока".

Зданию "Вудстока" в нынешнем году исполнилось 111 лет.

111 лет тому назад, в 1873 году оно было построено семьей Пэнфолд.

Глава семьи, Эдвин Пэнфолд родился в Англии в 1828 году и в возрасте 24 лет приехал в Австралию с целью заняться добычей золота. Однако, через два года он начал торговать табаком и вскоре стал самым крупным производителем табака в Австралии.

В 1857 году Эдвин Пэнфолд женился на Сюзанне Кларк и поселился на Джордж стрит в Сиднее.

Только через 11 лет семья Пэнфолд переехала в Бэрвуд на улицу Ливерпул.

Эдвин Пэнфолд принимал очень активное участие в общественной жизни Бэрвуда. Он руководил комитетами по постройке конгрегационной церкви на Бэрвуд-роуд (недалеко от Уэстфилда) и Бэрвудской начальной школы (напротив муниципалитета).

В 1871 году Пэнфолды купили 6 акров земли на Чэрч-стрит, на которой через два года был построен "Вудсток".

В возрасте 46 лет Эдвин Пэнфолд отошел от коммерческих дел и через год с женой и четырьмя детьми отправился на паруснике "Параматта" на три года в Англию.

В это время в "Вудстоке" жил священник Ричард Янг.

В 1878 году семья Пэнфолд вернулась в Вудсток, где в течение 22-х лет Эдвин Пэнфолд занимался общественными делами. Часто он предоставлял свой участок спортивным клубам для игры в футбол и крикет.

Эдвин Пэнфолд скончался в 1900 году в возрасте 72-х лет.

Его младший сын Уильям продолжал жить в Вудстоке до 1914 года. Он основал хорошо известную фирму писчебумажных и канцелярских принадлежностей (W. C. Penfold), которая и до сих пор существует на Питт-стрит в городе.

В 1914 году Вудсток был куплен г-ном КИПОМ и переименован в БРОУТОН.

В 1941 году скончалась вдова г-на Кипа, и Броутон перешел во владение Бэрвудского муниципалитета.

Во время войны "Броутон" был взят под контроль министерства обороны Австралии.

С 1949 года до 1974 — в течение 25 лет Броутон использовался как общежитие для иммигрантов, прибывавших на жительство в Австралию.

В 1976 году правительство Австралии сдало Броутон Бэрвудскому муниципалитету, который принял решение вернуть ему его первоначальное название "Вудсток".

Бэрвудский муниципалитет, во главе с мэром Бэрвуда г-ном Латманом затратил огромные усилия и средства на восстановление и ремонт Вудстока и 17-го ноября 1971 года официально открыл его как общественный центр.

В прошлом году Вудсток был полностью выкуплен у австралийского правительства и перешел во владение Бэрвудского муниципалитета.

Здание "Вудстока", построенное 111 лет тому назад, было, как видно из планов обоих этажей, гораздо меньше того, в котором мы сейчас встречаемся. Оно было расширено и достроено. До сих пор можно видеть, где была стена, разделявшая этот зал на две комнаты. На плане теперешнего "Вудстока" старое здание занимало небольшую площадь.

Надо сказать, что в "Вудстоке" занимаются и проводят время до 50 различных групп, начиная от драматического кружка, гимнастов и теннисистов и до кружков вязания и филателистов.

Хочется отметить, что большой участок отведен под проведение пикников. Там установлено пять электрических жаровен (барбекю) и одна — на углях.

Может быть, когда-нибудь мы все соберемся там, и наши дамы, с помощью мужчин, угостят нас шашлыками.

В заключение ознакомимся со значком "Вудстока". Название "Вудсток" было привезено семьей Пэнфолд из герцогства ОКСФОРДШИР в Англии и означает "древесный ствол". На гербе этого герцогства был ПЕНЬ ДУБА.

На значке (или гербе) современного "Вудстока" мертвый пень был заменен живым австралийским фиговым деревом (или смоковницей), которое олицетворяет жизнь и рост его как общественного центра Бэрвуда. Большие корни этого дерева означают историю "Вудстока" начинающуюся с 1873 года, а большое количество ветвей представляет собой те группы (включая нас), которые активно принимают участие в жизни этого общественного центра.

Ю. Г. СЛЮСАРЕНКО

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ В АВСТРАЛИИ (Из дневника иммигрантки)

23 апреля 1961 г.

Самолет уже летит над Сиднеем, раскинувшись на огромном пространстве. Мы жадно всматриваемся вниз, где далеко на земле открытые площадки чередуются с парками, садами, пляжами с красивым очертанием берегов моря. И среди них повсюду — дома, разнообразные по своей архитектуре и размеру: маленькие коттеджи, большие дома, многоэтажные здания в готическом стиле раскинулись на высоких местах, на пригорках и в долинах.

Серыми лентами, извиваясь, в разных направлениях разбегаются шоссе, то взбегая на горки, то спускаясь с них.

Весь город утопает в зелени. И создается от общего вида оригинальная живописная гармония цветов на зеленом фоне, так как постройки и крыши окрашены в разные цвета и оттенки.

Красив Сидней! И это — самая конечная цель нашего пути. Просто не верится, что мы в Австралии! Так упорно стремились мы сюда!

Нас, русских из Китая, в частности из Харбина, только трое: я, автор этих строк, учительница русского языка; со мной девушка, окончившая в прошлом году среднюю школу, и пожилая женщина, по профессии медичка.

Мы восхищаемся своеобразной красотой и обширной панорамой Сиднея, но настроение у нас подавленное и превалирует в нас чувство страха перед неизвестным будущим в этой стране.

Этот страх зародился в нас уже в те минуты, когда мы покидали пределы Китая. Правда, мы старались не выказывать его друг перед другом, каждая из нас старалась себя ободрить; в течение дороги мы говорили на разные посторонние темы, делились воспоминаниями, много смеялись, но в глубине сознания перед каждой из нас неотступно вставали роковые вопросы: как нас Австралия примет? как мы будем жить? чем нам придется заниматься?

Нам ясно вполне, что наша жизнь в Австралии потечет по-иному, не так, как привыкли мы жить до сих пор. Мы не сможем работать по своей специальности из-за элементарного знания английского языка. В Китае мы изучали этот язык, но, очевидно, методы обучения были не настолько эффективны, что мы не научились говорить. Как обидно! Как жаль потерянного времени!

Самолет идет на снижение. Становится страшно, замирает сердце; нам кажется, что мы падаем в какую-то бездну. Земля со страшной быстротой приближается к нам.

Вот самолет бежит по летной дорожке, замедляя бег, и, наконец, останавливается напротив входа в здание аэропорта.

Пассажиры зашевелились, толпятся в проходе между сидениями, в руках у них чемоданчики, сумки. За ними двигаемся и мы, взволнованные, беспокойные.

Выходим, растерянно оглядываемся и останавливаемся у лестницы, не решаясь дальше идти. Какое обширное летное поле! Подобное такому мы никогда не видели раньше. Еще довольно рано, но солнце поднялось над горизонтом, утро такое теплое, небо синевато-голубое, безоблачное, а на душе тоска! Нас теперь беспокоит мысль о том, встретят ли нас, как было условлено.

Ждем. И, к нашему счастью, к нам подходит пожилой господин, хорошо одетый, и обращается к нам с приветствием: "А вот и вы! Добро пожаловать!" Он нас сразу узнал среди большой толпы пассажиров. Да нас и немудрено было узнать по нашим встревоженным лицам и по тому, как мы держали себя.

Он ведет нас в здание аэропорта, где происходит проверка документов и багажа. Эта процедура проходит довольно быстро. Меня поразила четкость и организованность работы чиновников аэропорта, которые были вежливы и приветливы с пассажирами, особенно с нами — иммигрантами. Как-то стало приятно от их отношения к нам, как будто сама Австралия в их лице приветствовала нас улыбкой. Это так нас ободрило.

После проверки мы пошли и сели в автобус, который доставил нас на станцию Сентрал. Здесь наш провожатый спросил, как мы хотим ехать на станцию Кройдон, на поезде или он возьмет такси. Мы единодушно решили ехать поездом, нам хотелось больше увидеть.

Тогда он привел нас на платформу, и нам нужно было 15 минут ожидать поезда.

Как много на станции Сентрал платформ, обслуживающих самый город. Какое должно быть на дороге большое движение, какой огромный размах коммерческих оборотов. Первый раз в своей жизни я увидела такой большой вокзал.

В ожидании поезда прогуливаемся по платформе с одного конца в другой и рассматриваем пассажиров. Ведь это какая-то часть населения Сиднея.

Но какое смещение одежд, лиц и наречий. Какие резкие контрасты! Необычайно!

К примеру: перед нами группа пожилых мужчин и женщин, одетых небрежно, в темном, со старыми сумками в руках, в нечищенных ботинках.

А среди толпы много женщин и девушек, одетых элегантно, с красивыми прическами, с новыми сумочками. Просто удивительно, что они такими нарядными едут на работу. Так одетыми — только ходить в гости.

Обращают на себя внимание несколько девушек: они без умолку тараторят, перебивая друг друга, смеются вызывающе громко, неестественно.

Волосы у них собраны жгутом на затылке и обвязаны резинками, вроде хвостика.

А за ними виднеются несколько совершенно черных лиц с толстыми губами и густой тоже черной шевелюрой, похожей на баранью шерсть. Я приняла их за папуасов, а они, оказываясь, аборигены. Как забавно! Неподалеку от них бледнолицый человек с блестящими темными глазами в тюрбане, а рядом с ним женщина с красным пятнышком на лбу, одетая в сари. Это индусы. В Китае я часто встречала индусов и очень интересовалась системами учений Йоги.

А вот впереди нас группа молодых людей в отлично сшитых костюмах, с красивыми яркими галстуками, в модных ботинках с узкими носками, начищенных до блеска. Они подстрижены по последней моде. В руках у них новые дорогие портфели, говорят они веско и уверенно. Приятно на них посмотреть. Они подобны образцам из журналов мод, так и просятся, как модели, в витрины.

Идем дальше. Несколько молодых итальянок, темноволосых, черноглазых и таких милотвидных, просто прелесть, так хотелось бы расцеловать их. Одеты они скромно, но со вкусом, оживленно разговаривают и беззаботно смеются.

Рядом с ними пожилые мужчины, хорошо одетые, стоят уткнувшись в газеты. По их строгому виду сразу чувствуется, что это деловые люди.

А поезда грохочут, прибывая и уходя со станции один за другим. Несмолкаемый грохот, шум и гул

стоят над толпой. И мне невольно приходят на память две строфы из одного стихотворения, весьма подходящие к настоящей обстановке:

Какой нестройный гул!

И как пестра картина! Это — настоящий Вавилон!

И еще одно явление заставило радостно и вместе с тем больно забиться мое сердце — на платформе появились дети-ученики. Я люблю детей и большую часть своей жизни посвятила им и сейчас я скучаю о них. У этих детей красивые формы-костюмы с вышитыми эмблемами их школы на жакетах с галстуками. На головах их шляпы. У наших учеников в Китае учебные формы были значительно проще.

Меня очень поразило то, что дети громко кричали, смеялись, толкали друг друга. У нас в Китае школьники не посмели бы так себя вести в общественном месте, их бы не было слышно. И еще более меня удивило то, что никто из взрослых не подошел к ним и не сделал попытки остановить их и водворить порядок. В Китае же каждый взрослый мог сделать это.

Наш поезд уже подходит. Часть толпы вместе с нами входит в вагон. Мы садимся у окон и смотрим на пробегающие мимо здания фабрик, на большие дома, на целый ряд двухэтажных домиков, вероятно, очень старых, тесно лепящихся друг к другу и имеющих общие стены. Промелькнуло несколько маленьких парков, две церкви в готическом стиле, затем купальня с голубой водой и вот, наконец, станция Кройдон, где при русской православной церкви находится резиденция архиепископа Саввы, нашего поручителя.

Выходим из помещения станции и стоим у перехода улицы. Движение большое, автомобилей больше, чем людей. В Китае же наоборот, машин немного, а улицы заполнены пешеходами. Как это необычно для нас видеть редких прохожих на улице.

Идем по улице не торопясь. Нам интересно все посмотреть. Так много нового для нас. Перед каждым домом садик, а в нем цветы и кусты роз, и какое разнообразие в их сортах и окраске. Стоим и любуемся ими.

У нас в Харбине розы выростали в теплицах и были очень редки. Фикусы росли в кадках, очень медленно и только в помещениях, а здесь они — большие деревья и растут на улицах. Видеть это — просто чудеса для нас! Приходим на Челмсфорд Авеню, с обеих сторон ее растут пальмы, которые украшают ее, и она похожа на просторную аллею парка.

Вот и церковь, вернее, дом, перестроенный под церковь. Внутри она очень уютная.

Нас встречает келейник архиепископа Саввы, старенький человек, очень подвижной, приветливый и разговорчивый. Он, уже предупрежденный о нашем приезде, ожидал нас.

Умывшись и приведя себя в порядок, мы идем в столовую и садимся за стол, уставленный тарелками с вкусной едой. С жадностью набрасываемся на еду и утолив голод и выпив по чашке кофе, идем на веранду и садимся там в ожидании архиепископа.

И вот теперь напала на меня тоска мучительная и безысходная. Я за эти два часа в памяти своей перебрала всю свою жизнь. Как далеко от меня и навсегда потерял милый, родной Харбин, где прошли мои лучшие годы, мои радости и тяжелые переживания. Все осталось позади. Эти минуты были похоронами для меня и невольно полились слезы. Никогда я не плакала так безутешно за всю свою жизнь, как в те два часа. Как ужасно сознавать, что мы зависим от политики и вынуждены скитаться по чужим странам.

Но так плакало и сокрушалось мое сердце, а разум твердил: "Пора перестать! В жизни произошел коренной перелом! Нужно жить и включиться в новые рамки, изучать язык. Ведь Сидней понравился."

Архиепископ приехал, благословил нас, расспросил о том, как мы ехали, устроил нас на временные квартиры, одолжил нам немного денег.

Уже темнеет. Солнце быстро скрылось за горизонтом, а небо темно-синее с красными и розовыми полосами и оттенками их очень красиво!

И нам пора отдохнуть после всех переживаний и впечатлений первого дня в Сиднее.

Завтра начинается новая жазнь.

ПАЛОМНИЧЕСТВО НА СВЯТУЮ ЗЕМЛЮ

Как много говорят сердцу эти слова для человека, воспитанного в старых понятиях и традициях. И вот мы на этой земле в группе русских паломников.

Первое утро было посвящено посещению усыпальницы Божией Матери. Храм-усыпальница лежит в Кедронской долине недалеко от Гефсиманского сада. Он лежит ниже уровня долины и потому страдает часто от наводнения. Кедронский ручей хотя обычно сухой, в дождливое время разливается и затопляет окрестности. После входа в храм лестница ведет нас еще глубже к площадке в пещере, где находится гроб. На полпути два склепа: налево — Иосифа Обручника, направо Иоакима и Анны. Таким образом Святая Семья покоится в одном месте.

Надо заметить, что все Святые Места находятся на глубине от 1 до 5 м. ниже настоящего уровня города, т.к. уровень старого города лежал значительно ниже настоящего. Это участь всех старых городов и мест.

Как уже было сказано, усыпальница находится в подземелье. Храм принадлежит греческой Церкви, но при нем находятся часовни и других Церквей, например эфиопской. Сам гроб покоится в склепе, вход в который очень низкий и входить туда и быть там можно только на коленях. Гроб, очевидно, пустой, т.к. по преданию, рассказанному нам монахиней, богоматерь была взята на небо и в гробу осталось только ее покрывало. После церковной службы отправляемся на завтрак, приготовленный нам греческими монахами.

В тот же день после обеда едем на автобусе в монастырь Св. Саввы Освященного. Это — мужской монастырь, лежит в Иудейской пустыне километров 50 к югу от Иерусалима. Дорога идет действительно через пустыню, везде только голые камни, песок и глубокие долины. Население редкое, а к концу пути вообще никакого, только редкие бродячие бедуины в своих шалашах из войлока и овечьих шкур.

Монастырь Св. Саввы греческий и лежит в глубоком ущелье, окруженном горами и высокой стеной с железными глухими воротами. После долгого стучания нас, мужчин пускают туда, а дамы должны, к их глубокому неудовольствию, остаться у автобуса.

Монастырь очень старинный, основан в 5-ом веке и имеет массу старинных икон. В долине бурный ручей, но питьевую воду дает только маленький родник в монастыре. Этот родник был по преданию открыт Св. Саввой, поселившимся в пещере на горе. Ему вскоре последовали другие отшельники и потом на этом месте был построен монастырь.

Рано утром на другой день едем в Вифлеем, где в четыре часа утра была отслужена литургия в пещере, где родился Христос.

Вифлеем лежит в 8 км к югу от Иерусалима на скалистых холмах 850 м. над уровнем моря. В нем сейчас около 30 000 жителей, главным образом православных арабов. Город стал всемирно известным после рождения Христа. Он один из центров паломничества христиан всего мира. Но и до нашей эры он был отмечен историческими событиями. Недалеко от него гробница Рахили, здесь же жили предки царя Давида. Над всем городом господствует множество церквей различных христианских вероисповеданий.

На месте, где родился Христос, император Адриан велел построить храм Адонису, чтобы смыть следы христианства. Таким образом, место рождения Христа было довольно точно зафиксировано. Император Константин в 4-ом веке разрушил храм Адониса и построил на этом месте роскошную базилику. В 529 г. при восстании самаритян храм значительно пострадал, но был вскоре восстановлен императором Юстианом. Этот храм существует и до сих пор и является одним из старейших храмов на Святой Земле. Когда персы в 614 г. под предводительством Хозроя II опустошили Св. Земли и до основания разрушили все христианские храмы, этот храм уцелел благодаря случайности. Над входом в храм находилась фреска с изображением поклонения волхвов, причем волхвы были изображены в персидских одеждах. Это изображение остановило солдат-грабителей, подумавших, что здесь что-то связано с Персией.

Первоначально вход в храм открывали три двери, но сейчас две из них замурованы, а в оставшейся двери вход значительно понижен. Сделано это было для того, чтобы уменьшить опасность грабежа и не позволять людям въезжать в храм на лошадях. Храм построен крестообразно, размером 26 x 55 м. Внутри ряд колони. Храм принадлежит католикам и посвящен Св. Екатерине.

Под базиликой находится пещера размером 10 x 3 м, где родился Христос. Эта пещера принадлежит греческой Церкви, но в ней совершают службы все христианские вероисповедания. Место, где родился Христос, отмечено мраморной плитой с серебряной звездой. Над этим местом находится алтарь и висят 15 лампад от различных христианских религий. Потолок пещеры закрыт кладкой еще в 4-ом в., а стены покрыты асбестом в 1874 г., дар французского президента Макмагона, в защиту от землетрясения и пожара.

Направо от алтаря находится место, где стояли ясли. Это место отмечено мраморной плитой. При храме есть пристройка, где покоятся останки (кости) множества детей, убитых по приказанию Ирода после Рождения Христа.

В 3-х км. от Вифлеема лежит "поле пастухов". Так называется место, где пасли свои стада пастухи, которым явился ангел, возвестивший о Рождении Христа. На этом месте была в 4-ом веке построена византийцами базилика, от которой до нашего времени сохранились только фундамент и частично мозаичный пол. Рядом сооружен новый храм.

Немного далее "поля пастухов" находится греческий монастырь преподобного Феодосия Великого. Здесь по преданию остановились ночевать волхвы на обратном пути, после поклонения Христу. Монастырь большой с мощами преподобного и множеством других святых. Между прочим, икона одной киевской княгини. Из монастыря видна вдаль гора, на которой находился дворец Ирода Великого.

На обратном пути в Иерусалим мы в небольшом арабском местечке Лидда посетили монастырь Св. Георгия Победоносца с его мощами. Церковь небольшая, окружена арабскими постройками. В церкви находятся железные оковы-обруч, которыми по преданию был прикован Св. Георгий. Если с верою продеть этот обруч через себя и загадать желанье, то оно исполнится. Конечно, все паломники проделали эту операцию, но было ли у нас достаточно веры — осталось неизвестным.

Далее мы посетили русский скит и церковь в Мамре, где находится исторический дуб, под сенью которого Авраам принял Св. Троицу под видом трех странников. От дуба сохранился полуистлевший ствол, вернее, часть его, но корень дал новые побеги. Над дубом сделана палатка из пластика, которая, к сожалению, мало защищает дуб. Место это принадлежит русской церкви и рядом построен большой и великолепный храм Св. Троицы. Но в скиту осталось только два человека, да и те старые и больные. О храме и дубе заботится арабский сторож с семьей. Средств на поддержание храма, построенного царским правительством, нет и можно опасаться, что израильское правительство в будущем переймет это место.

Вечером была отслужена всенощная в русском женском монастыре Св. Марии Магдалины. Храм был построен русским императором Александром III в 1888 г. в память его матери императрицы Марии Александровны. Храм — типичный образец русской архитектуры. Иконостас сделан из тонко высеченного мрамора и обрамлен сверху темной бронзой. Бронзовые двери с подобным орнаментом ведут в алтарь. На иконостасе иконы работы художника Верещагина. Пол храма из ценного разноцветного мрамора. По стенам большие фрески из жизни Св. Марии Магдалины.

Вокруг храма разбросаны здания монастыря, основанного шотландкой Варварой Робинзон в 1934 г. Она вместе со своей подругой англичанкой Алис Сирот перешли в православие под именами Марии и Марфы. Обе они посвятили свои жизни служению нуждающимся и детям. На свои средства они построили в Вифании школу-интернат для православных арабских девочек, процветающую ныне. Умерла игуменья Мария в 1969 г.

Рядом с храмом православное кладбище, а в одной из пристроек находится усыпальница великой княгини Елизаветы Федоровны, сестры последней императрицы, убитой также большевиками.

Монахини Гефсиманской обители создали небольшой, но чудесный хор из русских и арабских сестер. Хор управляется арабскими сестрами, Верой и Надеждой, воспитанницами Вифанской школы. Многие песнопения хора можно услышать только в Гефсимании, т.к. они были написаны Авксентием и Смагдамом из русской Духовной Миссии и мало известны.

Через сад Гефсиманской обители проходит дорога, по которой Христос вошел в Иерусалим в последний раз. Часть этой дороги сохранилась в виде ступенек из камня. Это единственный прямой путь через Кедронскую Долину к Золотым Воротам и вероятность подлинности пути большая.

Рядом с русской обителью находится Церковь 16-ти наций, построенная на месте, где Христос молился о "Чаше". На этом месте византийцами в 379 г. была построена церковь, разрушенная персами в 614 г. В 12-ом веке крестоносцы снова построили церковь. Настоящее здание сооружено в 1919 – 24 годах. Под полом церкви были обнаружены остатки византийской церкви.

Место, где молился Христос, отмечено белой скалистой плитой и окружено оградой. Церковь имеет 16 куполов по числу наций, принявших участие в постройке храма. Окна из прозрачного алебаstra, но внутренность ее все же довольно темна, так что надо сперва привыкнуть, чтобы видеть ее.

При храме сад с оливковыми деревьями. Под ними апостолы ожидали Христа и заснули. Деревья были сожжены римлянами, но корни дали новые побеги, существующие и поныне. Химическая экспертиза установила, что деревьям более 2000 лет.

С Гефсимании открывается чудный вид на Кедронскую Долину и старый город, т.е. гору Сион. Существующие стены составлены из частей различных эпох. Они были соединены в одну стену турецким султаном Сулейманом Великолепным в 1542 г. Их длина 4 км, средняя высота 12 м. и они имеют 34 башни и 8 ворот. Из башен надо отметить цитадель Давида, построенную Иродом на остатках давидовской стены. Ворота следующие: Яффские рядом с башней Давида, Новые, Дамасские, Иродовы, Стефана, Золотые, Сионские и Судные. Через последние ворота выводили преступников на казнь. Если при этом кто-нибудь выступал со свидетельством в пользу обвиняемого, то дело пересматривали. Христа также вели через эти ворота на Голгофу, но не нашлось ни одного свидетеля в его пользу. Золотые ворота построены византийцами в 1-ом веке на месте старых Ворот Милосердия, через которые Христос триумфально вошел в Иерусалим. Ворота были в 1580 г. замурованы турками, чтобы предотвратить второе пришествие Христа для Страшного Суда.

Иудейский храм, как первый, так и второй, находились на площади, принадлежащей сейчас мусульманам, и на которой Халиф Абд Эль Малик построил мечеть, называющуюся теперь мечетью Омара. Эта мечеть доминирует над старым городом. Внутри нее есть скала, на которой Авраам хотел принести в жертву своего сына Исаака, она же служила как жертвенник иудейского храма. Мусульмане чтут эту скалу, ибо согласно легенде, с нее Магомет перелетел в Медину. От иудейского храма сохранилась лишь часть стены второго храма, построенного Иродом. Эта часть стены чтится иудеями и называется "стена плача".

Город Иерусалим – место основания трех больших монотеистических религий: иудейской, христианской и мусульманской. Хотя слово "Иерусалим" означает "мир", он за свое существование в 4000 лет перенес много нашествий и разрушений. Свой наивысший расцвет он достиг при царе Соломоне, а затем при Ироде Великом под протекторатом римлян. Ими же он был разрушен в 70-м году и в нем было запрещено под страхом смертной казни жить евреям. Затем он был завоеван арабами, крестоносцами, снова арабами, турками и лишь в 1948 г. часть его была присоединена к новому государству Израиль. Сейчас он имеет население в 300 000 жителей, из которых 225 000 евреев и 75 000 арабов.

На третий день нашего пребывания мы, после литургии в Гефсимании, поехали на автобусе в Галилею. Как известно, Израиль сейчас и раньше делился на три области. Место вокруг и вблизи Иерусалима называлось Иудея; севернее ее лежит Самария и еще северней – Галилея. Природа Иудеи сурова и бедна по сравнению с другими областями. В Самарии природа смягчается и, наконец, Галилея отличается живописностью местности и своим плодородием. Повсюду обработанные поля и фруктовые сады. В главный город Самарии, сейчас Наблус, мы не заехали по причине происходивших там недавно беспорядков, а остановились вблизи его в местечке Сихар между горами Гаризим и Ебал.

Здесь находится источник Иакова, у которого Христос попросил напиток воды у самаритянки. Место это принадлежит русской Церкви и царское правительство начало строить здесь большой храм, оставшийся однако из-за войны и революции незаконченным. Источник находится в подвале часовни, где паломники пьют из него воду. Он имеет в глубину 27 метров и 2,5 м в поперечнике.

После Сихара мы поехали в Назарет, город, в котором жила Святая Семья и вырос Христос. Местожительство Святой Семьи установлено; на нем в 1960-68 годах итальянским архитектором построен большой католический храм в два этажа, размером 26 x 42 м. Первоначальная византийская церковь, вернее, ее остатки, осталась нетронутой. Наибольший интерес представляет собой нижний этаж, где находятся остатки дома, в котором жило Св. Семейство, и его утварь. Место это огорожено и к нему нельзя подойти. Сделано это для сохранения домика, т.к. набожные паломники брали раньше с собой частицы дома.

Здесь согласно католическому учению Ангел принес благовест Деве Марии. Согласно православному преданию здесь Ангел возвестил Св. Иосифу о беременности Св. Марии от Духа Святого. Само же Благовещение было дано Св. Марии у колодца. Этот колодец — единственный источник воды в Назарете и к нему ходили женщины города за водой. Св. Мария и Христос тоже брали воду у него. Над колодцем построена православная церковь. Колодец довольно глубокий и к нему ведет винтовая лестница.

Из Назарета мы поехали в Кану Галилейскую, где было совершено первое чудо превращения воды в вино на бракосочетании. На месте, где произошло это чудо построены две церкви — католическая и православная. При раскопках были найдены сосуды для вина и прессы для отжима винограда, что свидетельствует о виноделии прежних времен. Отсюда мы поехали на гору Фавор.

Гора Фавор возвышается особняком среди других гор долины. Ее видно издали и она производит этим внушительное впечатление. Ее высота 500 м над долиной и 600 м над уровнем моря. Подъем на нее довольно крутой и автобусу пришлось остановиться у подошвы горы, а на вершину нас повезло такси по зигзагообразной дороге с крутыми обрывами. Вершина горы довольно плоская и на ней находятся два храма, один православный, другой католический. Последний имеет большой сад и гостиницу для паломников. Здесь мы ночевали, причем гостиница имела все удобства. Монах-итальянец приветствовал нас и заботился о нас наредкость радушно.

Утром мы присутствовали на литургии в православном храме, а затем осматривали оба храма. Где именно было Преображение Господне, установить трудно, но, очевидно, вблизи обоих храмов, т.к. здесь находятся остатки византийского храма.

После поклонения месту Преображения Господня мы отправились в поездку вокруг Галилейского озера. Первая остановка была у места впадения реки Иордан в озеро. Здесь после короткой службы паломники, запасшиеся белыми рубашками, совершили погружение в воду Иордана. Для этого здесь сооружена особая площадка и помещение для переодевания.

Река Иордан берет свое начало с вечно покрытой снегом горы Гермон в Ливане, проходит Галилейское озеро и впадает в Мертвое море. Она течет большими извилинами, на протяжении 250 км, хотя прямое расстояние только 104 км., при средней ширине в 30 м. На этом расстоянии Иордан претерпевает падение в 700 м. Он имеет большое значение для орошения края и на нем находятся водорегулирующие устройства. Место Крещения Спасителя лежит ниже, у города Иерихона, но туда мы не могли поехать, т.к. оно лежит на государственной границе.

После обеда в Тиверии мы отправились в поездку вокруг озера. Озеро имеет в длину 21 км, ширину в 11 км при глубине 40-45 м и расположено на 225 м ниже уровня моря. Как само озеро, так и местечки (ранее населенные города), расположенные вокруг озера, имеют большое евангельское значение. Здесь Спаситель произносил проповеди, творил чудеса и здесь же призвал к Себе апостолов.

Мы проехали место Тагба, где Христос призвал апостола Петра к основанию Его Церкви. Умножение хлебов и рыбы для 5000 слушателей хотя и приписывается согласно преданию этому месту, но по всей вероятности оно лежало немного далее в пустынном месте. В Евангелии упомянуто, что ученики сказали, что они не могут достать хлеба из-за большого расстояния от населенных мест, а Тагба лежала всего в 2 км от таких населенных мест, как Капернаум и Магдала.

Недалеко отсюда находится гора "Блаженств", на которой Христос произнес Нагорную проповедь и дал заповеди блаженства. На горе построен красивый католический храм с чудесным видом на озеро. Православный храм находится на некотором расстоянии от горы.

В 2-х км от горы "Блаженств" лежат развалины Капернаума. Он был в свое время большим городом, но исполнилось предсказание Христа, что он будет разрушен за неблагодарность к Нему. Сейчас

здесь только развалины. Из них замечательны остатки синагоги от 244 года. При постройке этой синагоги пользовались камнями от еще более старой синагоги, которую построил сотник, у которого Христос исцелил слугу. Доказательством этого служат старинные еврейские печати на найденных камнях.

В Капернауме Христос совершил много чудес: исцелил больного; кровоточащую женщину, тещу апостола Петра; слугу сотника; воскресил дочь Иаира. Найдены остатки византийской церкви, которая стояла над домиком апостола Петра.

Пятый день был посвящен осмотру старого города, т.е. горы Сион. Вошли мы через Стефановские ворота и сразу направились к церкви Св. Анны. Здесь, по преданию, жили Св. Иоаким и Анна и здесь родилась Богоматерь. Церковь была построена в 1100 году женой короля Балдуна I Иерусалимского в романском стиле. Как уже говорилось, первоначальный уровень города лежал значительно ниже настоящего, поэтому место рождения Богоматери находится теперь в пещере. После ухода крестоносцев церковь была обращена султаном Саладином в магометанскую школу до 1858 г., когда после Крымской войны она была султаном Абдул-Мег подарена Наполеону III за его помощь против русских. Церковь была реставрирована и передана католическому ордену "Белых отцов".

Рядом с церковью Св. Анны обнаружены остатки купальни Вифезды, где Христос исцелил расслабленного. Раскопки показали, что купальня была 4-угольной 110 x 66 м при глубине в 7 м и окружена со всех сторон колоннами точно в соответствии с описанием в Евангелии от Иоанна. Над купальней была в 5-ом веке построена византийцами церковь, разрушенная персами. Часть фасада и входа этой церкви еще сохранились.

Страстная неделя Спасителя начиналась после Его входа в Иерусалим. Дорога проходила через место, где теперь стоит русская церковь Св. Марии Магдалины и ряд ступенек этой дороги, как уже говорилось, сохранился. Далее путь шел через Золотые Ворота, ранее называемые Ворота Милосердия.

Место, где была совершена Тайная Вечеря, застроено позднейшими постройками. После разрушения Иерусалима в 70 г. и запрета евреям селиться в нем, там остались христиане неевреи, которые и чтили это место. Императрица Елена построила на этом месте Сион Церковь, разрушенную впоследствии.

Как ирония судьбы, под залом Тайной Вечери находится гроб царя Давида, святыня евреев. Однако, подлинность гроба не доказана, но несмотря на это сюда на поклонение стекаются многие последователи иудейства, даже из далекой Африки.

После Тайной Вечери Спаситель пошел молиться в Гефсиманский сад, описанный ранее. Дорога, по которой он шел, местами сохранилась, и подлинность ее доказана. Этой же дорогой вели Христа на суд к Каиафе. Дворец Каиафы был совершенно разрушен римлянами, сохранились лишь остатки фундамента и части стен. Над двором, где Он провел ночь и наутро был Его допрос, византийцами была построена церковь, разрушенная впоследствии. В 1931 г. ассумпционский орден произвел раскопки, установил подлинность места и построил над остатками двора церковь (Галликанту) "Пение петуха", ибо на этом месте апостол Петр трижды отрекся от Христа.

Смертный приговор иудейского суда должен был быть утвержден римским наместником Пилатом и Христа повели в преторию (Лифостротон). Двор претории, как полагают, находился в римской крепости Антония и он был открыт в 1931 г. Камни, которыми он вымощен, имеют желобки, чтобы лошади не скользили по ним. Темница, куда бросили Христа после утверждения Пилатом приговора, находится при дворе. Доказательством того, что именно здесь сидел Христос, служат обнаруженные на стене контуры игры в царя, которые римские солдаты совершали над приговоренным к казни человеком. Она заключалась в том, что этого человека называли царем и глумились над ним.

После этого глумления Христа повели на казнь по пути называемым "Крестным Путем" (Via Dolorosa). События на этом пути отмечены 14 остановками, из которых 9 упомянуты в Евангелии, а 5 сохранились в предании. Первые две остановки находятся в крепости Антония, 7 на Крестном Пути и последние 5 в церкви Гроба Господня. По Крестному Пути идут многочисленные паломники из всех стран, процессии с крестом и молящиеся. К сожалению, этот путь испорчен многочисленными арабскими лавочками, торгующими сувенирами, где продавцы громко предлагают свои товары.

Церковь Гроба Господня, а по православному Церковь Воскресения Христова, построена над местом Голгофы и пещеры, куда было положено Тело Спасителя. Эти места лежали тогда вне городской стены, но вблизи ее. Спустя 11 лет после распятия эти места, однако, были включены в город, т.к. Ирод Агриппа построил новую стену. В 135 г. император Адриан построил на этом месте храм Юпитера, чтобы уничтожить все следы иудейства и христианства. В 326 г. император Константин приказал разрушить этот храм и построил над этим местом роскошную базилику, которая, однако, была разрушена персами. Патриарх Модест восстановил церковь, но в значительно меньших размерах. Эта церковь была вновь разрушена Халифом Хакем, что дало повод к Крестовым походам. В 1140 г. крестоносцы восстановили церковь и она существует до сих пор, несмотря на многочисленные пристройки и реставрации.

Фасад церкви имеет два портала, из которых один замурован. Каждому христианскому вероисповеданию принадлежит часть храма. Первая святая часть храма — это плита из красноватого мрамора, на которой было совершено помазание Тела Спасителя Иосифом Аримафейским и Никодимом. Эта плита принадлежит православным, католикам и армянам. Лестница в правом углу ведет к Голгофе. Голгофа — это скала, возвышающаяся на 4,5 м. над основанием церкви. На месте, где стоял крест Спасителя — православный алтарь греков. Углубление, где стоял Крест, выложено серебром. По сторонам — углубления от крестов разбойников, выложенные черным мрамором. Трещина в скале, образовавшаяся при кончине Спасителя, имеет глубину около 20 см и покрыта мощным брусом. Рядом с алтарем, под стеклом видна часть подлинной скалы.

На месте рядом с Голгофой находятся две церкви, православная и католическая. Последняя отмечает место, где со Спасителя сняли одежды и пригвоздили Его ко Кресту.

Над местом Гроба Господня, т.е. пещеры, куда было положено Тело Спасителя, русскими в 1810 г. была построена часовня в русском стиле 8 x 5,5 м с маленьким куполом. Перед входом в часовню — площадка с двумя скамейками. За площадкой находится притвор Св. Ангела. Здесь лежит камень, на котором сидел Ангел, возгласивший женщинам, искавшим Тело Спасителя: "Зачем вы ищете живого среди мертвых?". За притвором Св. Ангела — низкое пространство в 2 x 1,8 м. хранит Гроб Господень, покрытый мраморной плитой. Сюда можно входить и выходить только на коленях, обращаясь лицом ко Гробу. Вокруг часовни много разных мест, связанных с Распятием. Сзади — маленький притвор коптской Церкви. В подвале под храмом находится место обретения Честного Креста. Императрица Елена из ниши лично наблюдала за раскопками.

Почти рядом с Голгофой и недалеко от церкви Св. Анны находится помещение Русского Палестинского Общества с храмом, основанные императором Александром III. Последние раскопки показали, что это место связано подземным ходом с Голгофой. Точные подробности находки еще неизвестны. Храм замечателен по своей отделке. По стенам фрески, изображающие Страдания Спасителя, написанные известными русскими художниками. В храме находится икона Тихвинской Божией Матери и замечательная серебряная Плащаница.

Один день был посвящен поездке в Иерихон. Иерихон — старейший город в мире. Произведенные в 1952 г. раскопки обнаружили предметы 9000-летней давности. Раскопки еще не закончены и не систематизированы. Дорога из Иерусалима в Иерихон проходит по гористой пустынной местности. Город лежит 250 м. ниже уровня моря. Его окрестности очень плодородны и покрыты садами с бананами, персиками и апельсинами. Все это благодаря большому источнику у горы Карантал с чистой холодной водой, орошающей город и окрестности.

Хотя в Священном Писании не упомянуто место, где Христос постился 40 дней и диавол искушал Его, но согласно Преданию, это была гора Карантал рядом со старым Иерихоном. На вершине горы и на полпути к ней находятся греческие монастыри. Один из них был основан в 6-ом веке, но оставлен в 13-ом. В 1874 г. там снова поселились греческие монахи. Монастырь на полпути к вершине мы посетили. Там есть в горе ниша, в которой согласно Преданию отдыхал Христос.

В городе большой участок с садом принадлежит Русскому Палестинскому Обществу. В маленькой хибарке мы встретили одну больную монахиню. Следить за садом ей уже трудно. Что будет с садом в будущем — неизвестно.

После Иерихона мы объехали Мертвое море. Оно безжизненно, но на берегу есть многие петро-химические заводы. Обратный путь проходил мимо белой скалы, покрытой солью. Говорят, что это жена Лота.

Вокруг Иерусалима есть много Святых мест. Центральное место занимает Елеонская (Масличная) гора. У ее подножия расположена Гефсимания, о которой уже говорилось, а на вершине два женских монастыря — русский и французский.

Заселение горы отшельниками, которые жили в пещерах, началось в первых веках христианства. От зданий первых трех веков остались лишь развалины. Более точные сведения о горе относятся ко времени императрицы Елены, которая в 330 г. воздвигла базилику "Елеон" над пещерой, где Христос беседовал с учениками. Путешественница Сильвия описала в 385 г. круглый храм, построенный на месте Вознесения Христа. Последний был впоследствии обращен в мечеть. От 4-го до 6-го века на горе строятся многочисленные монастыри и церкви. В 4-ом веке была здесь обретена Честная Глава Иоанна Предтечи. Все эти церкви и монастыри просуществовали до 614 г., когда все было разрушено персами и на горе были найдены 1200 трупов мучеников. Снова восстановленный Елеон до 10-го века считался главной святыней горы. В начале 11-го века все снова подверглось уничтожению султаном Хакимом. Пришедшие в 12-ом веке крестоносцы восстановили многое, но в 1187 г. Саладин вновь завоевал Иерусалим и разрушил все здания на Елеонской горе. На месте, где Христос вознесся на небо, сейчас стоит часовня, принадлежащая мусульманам. В ней находится легендарный отпечаток ступни на камне, приписываемый Христу, так называемая "стопа".

Восстановление Елеона началось в 19-ом веке. В 1870 г. Русская Духовная Миссия приобрела несколько земельных участков и построила Храм Вознесения, а также здание для приема паломников. В 1906 г. была основана женская обитель, а в 1907 г. была построена часовня в честь Иоанна Предтечи на месте, где была обретена Его глава. Во время Первой мировой войны и революции русская деятельность на Елеоне замерла, но в 1924 г. при поддержке Русской Зарубежной Церкви она стала снова восстанавливаться. Сейчас на горе находится русская женская обитель в числе 70 человек, два храма, больница и гостиница для паломников. В Храме Вознесения есть две замечательные иконы — одна чудотворная, другая — "всех замученных". На мраморном полу черные пятна. Это следы крови мучеников.

Другой святыней горы является место, где Христос дал молитву "Отче наш". Построенный здесь храм, как и прочие храмы, подвергся многократному разрушению, пока в 1868 г. французская княжна Аврелия де Бош не купила участок и подарила его ордену "Кармелиток". На нем были построены храм и обитель. На галерее вокруг храма на мраморных досках высечена эта молитва на 62-х языках. К сожалению, русский текст молитвы не без ошибок. Произведенные на этом месте раскопки обнаружили плиту, на которой на арамейском языке (язык Иисуса) была высечена эта молитва. Происхождение плиты относится к первым векам христианства.

На склоне Елеонской горы лежит дом православного патриарха Иерусалима с обширным садом. Так как место Вознесения принадлежит мусульманам, то в саду на участке, близком к месту Вознесения и из которого оно хорошо видно, сооружена часовня, в которой в день Вознесения совершается служба.

Церковь патриарха новая и при ней в подвале находятся места упокоения патриархов. В саду находятся различные иконы под навесами. Из сада чудесный вид на Кедронскую долину и старый Иерусалим.

Ночью в этот день была отслужена литургия на Голгофе греческими священниками. После литургии нас пригласило на чашку кофе греческое духовенство. При гостинице находится собрание множества святынь и подарков, в том числе мощи праведников, кусок дерева от Креста Господня и подарки русских царей.

На следующий день мы покинули Святой Город с чувством глубокой духовной радости.

Доктор инженерных наук

В. П. Шуйский

1981 год, Швеция.

ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ ПАРИЖА В ПЕКИН В 1903 ГОДУ

Париж—Варшава. Спальные вагоны, вагон-ресторан. (Северный Экспресс).
 Варшава—Москва (Брестский вокзал). Спальные вагоны, вагон-ресторан.
 Москва (Курский вокзал)—Иркутск. Спальные вагоны, вагон-ресторан. (Транс-сибирский Экспресс).
 Иркутск—Байкал (поезд-омнибус). Переезд через озеро Байкал. Летом на пароходе, зимой на санях.
 Мысовая до Маньчжурии. Мягкие вагоны, вагон-ресторан.
 Маньчжурия—Харбин.
 Харбин—Чан-Чунь.
 Чан-Чунь—Мукден. Мягкие вагоны.
 Мукден—Ташичао.
 Ташичао—Инкоу. Переезд через реку Ляохэ. Летом на барках, зимой на санях.
 Инкоу—Шанхайгуань. Ночи проводятся в отеле, так как поезда в Китае не ходят ночью.
 Шанхайгуань—Пекин.
 По времени этот путь занимал 24 дня. Количество пересадок — 14. Количество пройденных километров — 12,264.

ДАННЫЕ О ПУТЕШЕСТВИИ ИЗ ПАРИЖА ВО ВЛАДИВОСТОК В 1902 ГОДУ (До открытия линии в Маньчжурию в 1903 г.)

Париж—Варшава (Северный Экспресс). Смена вокзала и поезда на русский, Варшава—Москва.
 Прибытие на Брест-Литовский вокзал. Смена вокзала и поезда.
 Москва (Курский вокзал) — Иркутск. Смена поезда.
 Иркутск—Байкал. Обыкновенным поездом.
 Переезд через озеро Байкал. Летом на пароходе, зимой на санях.
 Мысовая до Сретенска. Обыкновенным поездом.
 Сретенск до Хабаровска на Амуре. Летом на пароходе, зимой на санях.
 Хабаровск до Владивостока. По железной дороге.
 По времени этот путь занимал приблизительно 22 дня и восемь часов.

Перевела с французского
Ольга Коренева.

ОТЗЫВЫ О ЖУРНАЛЕ "ПОЛИТЕХНИК" № 10

Один мой корреспондент, ныне москвич, а в прошлом харбинец, пишет мне, что "Политехник" № 10 был очень сочувственно встречен живущими там харбинцами.

А. Б.

Я прочла "от корки до корки" журнал "Политехник" № 10. Не все мне там известно и узнаваемо, но все равно очень интересно. Главное, я думаю, заключается в том, что эти материалы служат толчком к индивидуальным воспоминаниям каждого; они как бы разрыхляют наслоения последующей "быстро-текущей" жизни и каждый, просто "вдруг" вспомнил что-то свое.

Я с улыбкой вспомнила эпизод со сменой левостороннего движения на правостороннее! Сколько было путаницы! Я, например, "заблудилась"; приехала автобусом с Пристани в Новый Город, выхожу на конечной — Чурина нет! Спрашиваю прохожих: "Где Чурин?" — все смеются. Потом показали напротив, и, надо сказать, довольно долго происходил поворот вселенной на 180°.

Очень трогательно было читать о знакомых; ведь Савчики бывали у нас дома, Т. И. Золотарева — моя учительница, В. С. Апанаскевич и Ф. С. Соловьев — тоже.

Мне очень понравился подбор фотографий, и было просто жаль, что нельзя "объять необъятное" в одном томе; хотелось видеть как можно больше кусочков "того" города. Кончая тему о журнале, хочу сказать, что самые веселые рассказы — это про "Уличные лакомства" и про "Мою работу на радиостанции", а самый грустный — "В Харбине" М. Т.

Ира Попова.

Юбилейный "Политехник" № 10 — моя настольная книга — много интересного.

И. Бродзик, Сан-Франциско

Читаем вслух журнал "Политехник" № 10 и мы ночью даже уснуть не можем от переизбытка впечатлений. Узнали, что умер В. Жернаков. Мы к этому ученому питали большую симпатию, интересовались, где он и что делает. Легли спать, погасили свет и еще долго обсуждали прочитанное. Потом опять встали, зажгли лампу и взялись за "Политехник" Я долго не верила, что сбор сожгли, а в "Политехнике" так подробно описан этот кошмар. Ведь эта церковь была архитектурный шедевр. Я все читаю и читаю "Политехник". Большое спасибо всем, кто работал над этим журналом. Большое, большое спасибо. Как интересно! Вот не думали, что в конце жизни еще будем читать про Харбин! Столько знакомого и столько знакомых!

А. и Д., Латвия

Получила и "Приложение" к журналу "Политехник" № 10 и вот в этом "Приложении" я нашла одно письмо (стр. 105), в котором А. Шилыева из США выразила точно слово в слово, что я чувствовала и постаралась выразить словами, и как и она благодарно склоняю перед вами голову и вслед за ней повторяю: "... воздвигли себе нерукотворный памятник".

А. Павлова, Мельбурн

"ПОЛИТЕХНИК" 1969-79

Месяца два тому назад г-жа Т. В. Б. передала мне Юбилейный Сборник "Политехник", 1969-1979 № 10, изд. окончивших Харбинский Политехнический Институт, и сказала: "Быть может, Вам будет интересно ознакомиться с этим выпуском". В тот же день я начал читать эту книгу и не мог остановиться. "Политехник" поразил меня необычным своим содержанием.

В газете "Русская жизнь" от 19 марта, 1981 г. г-н Н. П. Калугин уже дал исчерпывающую рецензию на эту книгу и, тем не менее, мне, незнакомому ни с авторами, ни с деятельностью русских в Харбине, хотелось бы высказаться по поводу того впечатления, которое производит этот сборник.

"Политехник" состоит из многих статей, написанных питомцами Харбинского Политехнического Ин-та и др. лицами, жившими на КВЖД, и посвященных деятельности русских на территории Маньчжурии. Для читателя, не бывшего в тех краях, открываются малоизвестные, или совсем неизвестные сведения о деятельности граждан Российской Империи в Маньчжурии. В этом отношении сборник имеет большое историческое значение.

Далее, описание жизни этих русских граждан, их интересов, их культурного влияния на окружающих их аборигенов, насаждения многочисленных культурных центров / 74 учебных заведений, из них 5 - высших / на чужой территории, на которую эти граждане ступили не с оружием в руках, а на основе взаимного договора с китайцами, описание церквей / 22 православных, костелов, синагог, кирх и т.д. /, приютов для нуждающихся, национальных групп с их широкой общественной и культурной деятельностью и т.д. — все это придает сборнику характер строгого и, в то же время, живого повествования о действительно мирном вкладе подлинной русской культуры на чужой территории.

Читая эту книгу, я часто останавливался, чтобы обдумать прочитанное в свете тех событий, которые теперь происходят во всем мире, и для того, чтобы сделать выводы по вопросам, возникающим при чтении. Тщетно пытался я вспомнить, было ли что-либо подобное в моих руках среди многочисленной литературы, читанной за долгую жизнь, и я пришел к выводу, что подобного я не читал раньше.

Это — живая страница из русской истории, где в частном описании жизни в Харбине отражается общий уклад жизни России, представленный не в форме возвеличения своего народа и не в форме сухих статистических данных, а в форме живых личных переживаний.

Из сборника мы узнаем, что поисковые работы для укладки жел. дороги /КВЖД/, протяжением в 2500 км, заняли в конце прошлого столетия всего 3 года, тогда как аналогичная работа на Тихоокеанском побережье Канады заняла 10 лет. Замысел КВЖД — соединить Европу с Тихим океаном по кратчайшему пути — это замысел не агрессии, а разумного плана. До КВЖД путь — Шанхай - Лондон, морем, через Суэцкий канал, занимал 45 дней, путь через Америку — 30 дней, а через Харбин-Москва-Лондон — 15 дней. Конечно, теперь при воздушном сообщении эти данные не играют такой роли, как раньше, но прежде КВЖД имела большое значение для мирового сообщения через азиатский материк.

Описание постройки КВЖД производит большое впечатление: как это было во всей жизни Российской Империи, все делали свое дело не торопясь, но с большим эффектом, не было ни пропаганды, ни подстегивания, ни шума в печати, ни похвал.

Поразительным является быстрое развитие всех сторон экономической и культурной жизни в Маньчжурии по прибытии туда русских. Еще в 1898 г., когда начинались поисковые работы для жел. дороги, китайцы не знали хлеба, питаются только просовыми и рисовыми кашами, не знали и огородных растений. Но уже в 1900 г. после того, как агроном Н. Н. Прикашиков начал насаждать огородничество и ягодные культуры, начался большой спрос со стороны китайцев на эти культуры. Появился картофель. Садовые насаждения быстро начали развиваться.

"Одна из наименее исследованных стран мира" Маньчжурия обогатилась рядом научных и учебных учреждений. Перед читателем сборника проходят описания Политехнического Института, питомцы которого теперь рассеянные по многим странам могли издать этот сборник с единодушными светлыми воспоминаниями об их Alma Mater: Юридического факультета, имевшего устав полного Российского Университета, Педагогического ин-та, Высшей Богословской Школы, Ин-та Ориентальных и Коммерческих Наук, научных организаций по сел. х-ву Маньчжурского Края, О-ва Естествоиспытателей и Этнографов, Харбинского Музея с его обширными экспонатами по промышленности, этнографии, сел. х-ву, естествознанию и широкого размаха искусства: оперы, балета, концертов, драмы, живописи — все это происходило вне России, не имевшей колоний, но сеявшей культуру на чужой территории на основе мирных отношений. Все это говорит также о полнокровной жизни русских в Маньчжурии, нарушенной позже всепроникающей политикой.

Можно представить, какое значение для населения Маньчжурии имели перечисленные выше Ин-ты и научные учреждения, открытые в равной степени как для русских, так и для китайцев. Неудивительно, что часть этих учреждений существует и в настоящее время, несмотря на пронесшийся ураган революции.

Характер жизни харбинцев определялся тем, что люди жили настоящей, здоровой жизнью. Студенты могли танцевать "Кариоку", но могли также представить и незабываемую "Коппелию" и "Лебединое озеро" и много других классических произведений. Описание всего этого при полном отсутствии политики, когда в тексте нет ни одного слова, оканчивающегося на "изм", что, конечно, непривычно для читателя наших дней, определяет исключительную ценность книги.

Даже описание страшной картины разрушения русских церквей (1966 г.) хунвейбинами выдержано в строго повествующем тоне без каких-либо политических эмоций, свойственных нашему времени.

Можно поздравить редактора сборника, всех инженеров Института и др. учебных заведений, авторов и участников издания книги с исключительной ценностью издания для истории России. Все эти лица заслуживают глубокого уважения за искренность, объективность, художественность в изложении воспоминаний.

Я глубоко благодарен г-же Т.В. Б-ой за предоставленную мне возможность прочесть этот сборник.

П.С.
газета "Русская жизнь"
Сан-Франциско, США.
19 мая 1981 г.

ПИСЬМО ИЗ МЕЛЬБУРНА

Многоуважаемый Борис Николаевич!

Прочла я Ваш юбилейный журнал, в котором было так подробно все составлено; видно, что проделана большая работа по сбору собранного материала. Потрудились немало как Вы, так и Ваши сотрудники. Собранный материал поместили в журнал так хорошо и подробно. Я очень благодарю Вас, Борис Николаевич, и Ваших сотрудников за такой труд по изданию журнала. Все это для будущего поколения, как справочник, в котором они найдут, как жили их отцы и деды и какой был культурный центр и как все это создавалось. Когда я была в Америке, то я там узнала, что все журналы разошлись и Вы еще должны печатать этот же журнал. У меня к Вам просьба. Если у Вас еще остался хотя бы для меня один журнал, то я прошу Вас мне его послать. Я Вам буду очень благодарна.

С уважением к Вам
К. Д. Владимирова.

ОТЗЫВ О ЖУРНАЛЕ "ПОЛИТЕХНИК" № 10 ИЗ ДАЛЕКОЙ БРАЗИЛИИ

Теперь о журнале. Несомненно, что в ближайшее время будет дана авторитетная и достойная рецензия, по заслугам оценивающая упорный труд и любовь к этому вопросу его авторов, составителей и издателей, ибо в этом удивительном журнале-сборнике, при малом его объеме полностью отражена материальная и духовная культура людей, живших в этом чудесном крае. Я считаю своим долгом присоединить и свою частицу к этому глубокому чувству благодарности ко всем участникам издания, которое должно возникать у всех, даже перелистывающих страницы этого исключительного сборника.

Издания подобного сборника там, в Харбине можно было бы причислить к обычным трудам, но здесь, за границей, это явление исключительное, так как мне кажется, в нем, как в зеркале, каждый (конечно, кто жил там) найдет частицу себя и своего прошлого и большинству, естественно, напомнит самое дорогое и неповторимое — детство, отрочество и юность.

Как и следовало, я не прочитал еще всего, хотелось поделиться с кем-то; у меня на журнал очередь среди знакомых (немногочисленных хотя, но, пожалуй, живущих тем же). И еще потому, что иногда не раздел, и не страница, а один небольшой абзац вызывают воспоминания, которые, как хлопья чего-то приятного, неповторимого медленно заволакивают тебя, унося в невозвратное прошлое...

Харбин. Зима. Вечер. Широкая улица на Пристанн. Открываем дверь в китайскую пельменную, клубы пара. Усаживаемся (именно — усаживаемся) за столик у стены. Появляется на столе тарелка со свиными ножками, "конуса" с духовитой ханой, чашечка с ароматным, тертым чесноком и почти сразу же несколько чашек с дымящимися пельменями (виноват — тезами). Чтобы придать больше аппетита "ходя" (китаец) заверяет: "Мы-н-чка мия-н-сы" (ясно, ведь корова-то мычала), но почему-то у спутниц, очаровательных, конечно, появляются брезгливые гримасы. Начинается размахивание ручками, т.е. трогательные жесты протеста. Были у нас кит. слова в устном переложении, например: "мы-чи-кано" (корова), "чу-ши-чжу" (чушка), "палавосы-хо-чэ-тоу" (паровоз). А вспомните, как некоторые китайские лавки на Пасху и Рождество не открывали дверей (покупателей все равно не было), и китаец на всякий случай вывешивал табличку "ЛИМОН" (ремонт, дескать!). А на улицах в это время можно было видеть белые кашне и стриженные затылки визитеров. На Крещение всегда у китайского лавочника можно было достать бутылочку для освященной Крещенской воды. Или, увидев у китайца в корзине свежесрезанные пучки зеленой травы, вы сразу вспоминаете, что завтра Троица. Это я говорю к тому, что, как указано в сборнике основной нитью, велико было всестороннее участие русских в создании Края. Ибо составная часть китайского населения городов была пришлым элементом, и она приспособлялась к русскому образу жизни. А если это нам и до сих пор дорого, то, может быть, и потому, что положена и наша доля участия в этом деле. Но чудесным этот край оставался для нас и потому, что вместе с развитием он оставался краем нетронутой тайги, непуганой форели, где "Миша" вступал в единоборство с тигром, где несметные стаи фазанов паслись по распадкам, а в молодых лесках не переводилось обилие ягод, орехов, грибов и чего, чего... — А душистые степи, фиалки и наша черемуха и сирень...

Г. И. Разжигаев
Бразилия

ДОБАВЛЕНИЯ К ЖУРНАЛУ "ПОЛИТЕХНИК" № 10

К стр. 119. В гимназии Ф. М. Достоевского были преподаватели еще в 1926 г. Клеопатра Евдокимовна Тарасова, (позже она была Зав. Детским садом ХСМЛ), Борис Николаевич Полузтков, Сергей Иванович Цветков и учитель гимнастики Гречишкин и в 1930 г. в 7м классе о. Петр Рождественский.

В Харбине были курсы кройки и шитья Риты Моисеевны Самойловой на пристани. Курс 9 мес., было 3 смены. Экзамены, Альбом чертежей и работы по шитью.

Опечатки.

стр. 236 — левая колонка, 2-ой абзац снизу — Уанченпу — вероятно Шуанченпу.

" 210 Миньгоу — надо Маньгоу (правая колонка 3-й абзац снизу).

" 210 надо Аньда — напечатано — в Аньде (левая колонка, 2-й абзац снизу).

Мы, школьники, дразнили всех, кто говорил в Аньде

Живу в Аньде

служу в депе

Хожу в пальте

Папиросу держу во рте.

и задаваюся

ХСМЛ. Дет. Сад, с хорошей программой и помощницей Заведующей К. Е. Тарасовой. Была еще и няня. Ребят было не меньше 20 человек разных национальностей. Вскоре нам дали хорошую комнату на верхнем этаже, где был спортивный зал, которым детский сад тоже пользовался. В летнее время занимались в саду лютеранской кирхи. После отъезда К. Е. Тарасовой в Шанхай (1935 г.), ее заменила Женя Таворская-Кичий (недавно умерла).

Последний выпуск в Сов. школе в Харбине был в 1962 г. (а не в 1960, как указала Т. Золотарева). Половина окончивших здесь, в Австралии. Последний директор был Анатолий Петрович Беляев. Он сразу уехал в СССР (г. Челябинск) и часть окончивших тоже уехали в СССР.

75-тилетний юбилей Чурина исполнялся в 1942 г. (1867–1942), но из-за событий мы отпраздновали его раньше, в 1940 г.

В Мукдене церковь-часовня уже была в 1936 г. и около нее кладбище.

ЕЩЕ О ХАРБИНЕ И МАНЬЧЖУРИИ

Бесплатные ж.-д. билеты для служащих КВЖД.

6 билетов в год д/служащего и столько же для семьи. Проезд из конца в конец по всей Маньчжурии с остановками.

Провизионный билет — ездить за продуктами и покупками в Харбин. Один талон в неделю.

Больничные билеты — в Харбин и в Аньда по мере надобности. Курорт на ст. Чжалантунь. Лечение бесплатное.

Ученические билеты — именные с фото-карточкой и действительны на 10 месяцев учебн. года.

На ст. Аньда было общежитие-пансион для детей железнодорожников (станции между Харбином и Аньда и за ст. Аньда — Сарту, Ламадянцзы). 10 руб. зол. в месяц на всем готовом с прекрасным питанием и вкусным хлебом пекарни Мишина. Яйца стоили сотня 90 коп. до 1.10. Мясо стоило 6 коп. фунт. Столько же стоила ученическая тетрадь. Были две школы на ст. Аньда 4 года низшеначальная и 3 года высшеначальная тоже бесплатно. В Аньда были кирпичный завод и мукомольная мельница. Нас, учеников, водили туда на экскурсии. На Р.Х. была елка в Железнодорожном собрании на ст. Аньда, бесплатно подарки — большие мешочки из розовой и голубой сетки (Мы жили на ст. Маньгоу с конца 1921 г. и по 1930 вкл. Конфликт). Я училась в Аньда с 1921 г. — 1926 г.

Квартиры на ст. Маньгоу бесплатные — казенные включая топливо — дрова, свет, ремонт и пр. плюс ледник, кладовые. Летняя кухня, садик у дома. Большой сад с аллеями, гиганы, качели для детей, площадки для игр. На ст. Маньгоу была заимка Замесова — держал лошадей. Был большой экспорт соевых бобов и кукурузы со ст. Маньгоу в США через порт ИНКОУ.

Е. Батухина



СКОРБНАЯ СТРАНИЦА

Редакция журнала "Политехник" сожалеет, что к моменту сдачи этого журнала в печать мы не получили биографических данных о некоторых умерших коллегах, а потому ограничились скромным упоминанием о тех, о ком мы узнали. Просим не обижаться за неточности, если они вкрались.

АРКАДИЙ МАКСИМОВИЧ ПАВЛОВ (протоиакон сиднейского кафедрального собора)

Родился 29.10.1898 г. в г. Казани. Окончил казанскую Духовную Семинарию. Прибыл в Маньчжурию в двадцатых годах. Работал в Харбине и Шанхае, специализируясь на монтаже широкоэвещательных радио-станций. Монтаж харбинской радио-станции был закончен в 1927 г.. Позднее до 1945 г. А. М. работал старшим механиком на Харбинской Искровой радио-станции. С 1946 г. по 1953 г. работал в качестве препаратора в лаборатории связи в Х.П.И. В 1955 г. прибыл в Австралию, в 1960 г. был рукоположен в сан диакона, а в 1965 г. был возведен в сан протоиакона и назначен в Сиднейский Св.-Петропавловский кафедральный собор, где и служил до своей кончины 25 февраля 1984 г.. Отец Аркадий украшал своим служением ежегодные молебны в соборе в апреле в день основания ХПИ.

МИХАИЛ АЛЕКСЕЕВИЧ СЕРЕБРЯКОВ

Родился в Казанской губернии, закончил казанскую гимназию, поступил в университет в Москве, был в армии в чине офицера. В 1921 г. прибыл в Харбин, где закончил Юридический Факультет. Преподавал русский язык в ХПИ на вечерних курсах и одно время занимал кафедру русского языка. Был управляющим делами ХПИ с 1945 г. до 1952 г.. В 1957 г. прибыл с семьей в Сидней и принимал участие в церковно-общественной жизни. Скончался 1 июня 1983 г.



В память неугомимых тружениц Дамского Комитета при Объединении Инженеров,
окончивших ХПИ/СМУ.

Наталья Романовна МАХНО	1-го ноября 1980 г.
Таисия Александровна БОЛТОН	7-го ноября 1981 г.
Вера Викторовна ЗУЕВА	26-го января 1983 г.
Елена Самуиловна ШАМШУРИНА	3-го августа 1984 г.

Давно ВАС с нами нет
Но в памяти живете;
За помощь нам, за добрые дела,
СПАСИБО Вам, ушедшие друзья.

Михаил Семенович ГАНИН родился в Китае на станции Маньчжурия. Среднее образование получил в городе Чифу. ХПИ М. С. закончил в 1937-ом году, получив диплом инженера-строителя.

В 1959 г. вместе с семьей М. С. покидает Китай и переезжает на жительство в Австралию в г. Сидней, а в 1965-ом году уезжает на жительство в Америку в г. Сан-Франциско, где работает в техническом бюро.

Умер М. С. 13-го марта 1981 г.

Татьяна Николаевна АВГУСТОВА (Труфанова) умерла в городе Алма-Ата в июле месяце 1981-го года. Татьяна Н. окончила в начале 50-тых годов Транспортно-Экономический Факультет Харбинского Политехнического Института.

Галина САВЕЛЬЕВА (Попова) окончила Коммерческий Факультет СМУ в 1944 году. В начале 80-ых годов умерла в городе Красноярске.

Федор САВЕЛЬЕВ умер в 1981-ом году в городе Красноярске.

Среднее образование он получил в лицее Св. Николая, закончив его в 1942-ом году. Позднее поступил на инженерно-механический Факультет ХПИ; окончить Институт ему не удалось, так как он был вынужден переехать на жительство на Восточную линию.

13-го февраля 1981 года в Америке скончался доктор инженерных наук профессор Василий Дмитриевич ПРЯНИШНИКОВ (PROF. V. D. PRIAN, PhD).

В. Д. закончил ХПИ в марте 1931 года и вскоре уехал в Америку, где продолжал свое образование, получив степень магистра в 1935-ом г.

В. Д. имел интересную научно-инженерную и академическую карьеру в области, связанной с космическими полетами, внес большой вклад в дело появления первого американского "спутника".

В. Д. написал ряд статей в наших журналах "ПОЛИТЕХНИК".

В 1980-ом году профессор В. Д. ПРЯНИШНИКОВ был приглашен администрацией ХПИ посетить 60-летний юбилей Русско-Китайского Техникума (с 1922 г. — ХПИ). В. Д. с женой был на этом торжестве в г. Харбине и посетил Харбинский Политехнический Институт.

Владимир Васильевич ЯЦЕНКО-ХМЕЛЕВСКИЙ родился в 1901 г. в России. Среднее образование получил в Омском Кадетском Корпусе.

Переехав на жительство в Харбин В. В. в 1921-ом г. поступил на 2-ой курс Русско-Китайского Политехнического Института на дорожно-строительное отделение; закончил его 20-го января 1925-го года, получив диплом за номером 22. После окончания института В. В. работал в г. Харбине в фирме Бринер и Ко. По приезде в Австралию поступил на работу в WATER BOARD, где работал до ухода на пенсию. Умер 20-го октября 1980 г. в Сиднее.

Виктор ГОЛОБОКОВ, инженер строитель, закончил ХПИ в 1950-ом г. Среднее образование получил в Лицее Св. Николая, который окончил в 1941-ом г. Жил В. последнее время в г. Алма-Ата, весть о его смерти достигла нас в середине этого года.

6-го апреля 1981-го г. в Парагвае умерла Екатерина Александровна ПАРНИЦКАЯ; в 1945-46 годах она преподавала английский язык в ХПИ.

Дмитрий Георгиевич ЦЕКОС умер в г. Брисбене 19-го февраля 1982 г. Он закончил Институт Св. Владимира в 1938 году, получив диплом инженера-механика.

Борис Петрович ЧЕКАЛИН умер в г. Брисбене в 1984 г. Закончил Институт Св. Владимира в 1937 г., получив диплом инженера-механика.

Анатолий Иович ГНИЛЯК, инженер электро-механик — выпуск 1935 г. скончался в г. Брисбене.

Елена Иовична ГНИЛЯК, инженер-строитель — выпуск 1937 г. скончалась в г. Харбине.

Алексей Петрович ЧЕРНЫШЕВ, инженер электро-механик — выпуск 1936 г. Работал в Харбине в Н.-Лес. Скончался 2-го февраля 1981-го года в Сиднее.

Герман Николаевич СПЕХОВ родился в городе Пермь (на Урале), 27-го октября 1917 г. вместе с родителями в возрасте трех лет приехал в Харбин.

Среднее образование получил в Пушкинской Гимназии, затем поступил в ХПИ на Электро-Механический Факультет. После закрытия ХПИ для русских студентов перешел в Институт Св. Владимира, который закончил в 1939 г., получив диплом инженера электро-механика. Свою профессиональную карьеру начал в Железнодорожных Механических Мастерских в Харбине, кроме того серьезно увлекался музыкой, играя в Симфоническом оркестре на скрипке и тромбоне.

В Австралию прибыл вместе с семьей в 1952 году. 31-го декабря 1980 г. скоропостижно скончался в г. Сиднее от паралича сердца.

Виталий Семенович МАКСИМОВ родился 20-го марта 1908 г. в г. Харбине. Закончив Реальное Училище в 1925-ом г. поступил в ХПИ на электро-механический Факультет, закончил Институт в 1931-ом г., получив диплом инженера электро-механика.

Вместе со своим братом, тоже инженером ХПИ, открывает механические мастерские "Труд" или как многие помнят "Мастерские братьев Максимовых". Немало харбинских инженеров работало в этих мастерских. Мастерская "Труд" проектировала и строила различное оборудование: — сельскохозяйственные машины, катера и даже небольшие паровозы для перевозок леса.

В Австралию В. С. прибыл в начале 1952-го г. в г. Сидней и стал работать в мастерских инж. К. А. Попова; позднее, обладая предприимчивостью и конструкторским талантом, решил открыть свои мастерские, но из-за отсутствия достаточных финансов дело пришлось закрыть. М. С. было сконструировано специальное оборудование для приема самолетов на борту авио-матки, этот проект был осуществлен.

10-го сентября 1981 г. В. С. скончался в Сиднее.

Владимир Арсеньевич ВОЛКОВ родился в России в Оренбургской Губернии 22-го июля 1911 года. После окончания среднего образования поступил в 1932-ом г. в ХПИ на инженерно-строительный Факультет, который закончил в 1937-ом г. Короткое время колл. Волков работал в Харбине, а затем приехал в Австралию в г. Брисбен. Здесь он создает самостоятельное дело по постройке жилых домов.

26-го апреля 1984 г. В. А. скончался в г. Брисбене.

Вячеслав Викторович ВОЙНЮШ умер в Сибири.

Родился В. В. в г. Харбине, среднее образование получил в 1-ом Реальном училище, которое закончил в 1931 г. В 1931-ом г. поступил на Механическое Отделение ХПИ и в 1936 г. получил диплом инженера-механика.

Владимир Николаевич МУРАТОВ закончил ХПИ в 1930-ом г., получив диплом инженера электромеханика. Покинув г. Харбин, в течение ряда лет жил в г. Тяньцзине, а впоследствии уехал в Австралию в г. Сидней. До ухода на пенсию работал по специальности в ELECTRICITY COMMISSION. В свободное от работы время В. Н. в течение 25-ти лет нес обязанности помощника старосты Кафедрального Собора в г. Сиднее.

В последние годы жизни В. Н. был вовлечен в работу радио-станции интернациональных передач. Умер 28-го мая 1982 г. в Сиднее.

Евгений Михайлович ШИХОВ родился в Харбине в 1909 г. Закончив среднее образование, поступил в ХПИ в 1925-ом году на Строительный Факультет, который закончил, получив диплом инженера-строителя. Некоторое время работал в Харбине, а в 1935-ом г. переехал в г. Шанхай. В Шанхае Е. М. работал в частной фирме по отоплению, а позднее открыл свою мастерскую.

В 1948-ом г. он выехал на Филиппинские острова, а потом переехал в Австралию в г. Сидней, устроившись в Департамент Общественных Работ. Позднее Е. М. переехал в Канберру, где работал в Бюро Патентов.

Впоследствии Е. М. вновь возвращается в г. Сидней и поступает на работу в государственное учреждение в отдел, ведающий строительством жилых домов, и в этом предприятии работает до ухода на пенсию. В августе месяце 1981 г. скончался в Сиднее.

Максим Александрович ЦЫТОВИЧ родился в 1907 году в России в городе Благовещенске. Среднее образование начал на ст. Пограничная, а позднее закончил школу в Харбине. Затем М. А. поступил в ХПИ на инженерно-строительный факультет, который закончил в 1930 г., получив диплом инженера-строителя. После окончания Института М. А. переезжает в Шанхай, где поступает на радио-технические курсы, после окончания которых работает в этой области.

Попав впоследствии на Филиппинские острова М. А. после окончания 2-й мировой войны уезжает в Америку в Сан-Франциско. Здесь он начинает свою карьеру в Институте на кафедре Электроники, занимая должность декана вплоть до ухода на пенсию.

М. А. умер 3-го октября 1983-го г. в Сан-Франциско.

Георгий Димитриевич ТИТОВ родился 28-го августа 1924-го г. в г. Хайларе.

Среднее образование начал в Русском Доме, а затем перешел в Правительственную Гимназию, после окончания которой поступил в СМУ, в 1945 г. перешел в ХПИ на Инженерно-Строительный Факультет, который закончил в 1950 г., получив диплом инженера-строителя.

Будучи студентом Г. Д. работал в Институте в лаборатории по испытанию материалов, а после окончания ХПИ сразу стал работать по специальности на постройке Медицинского Института в г. Харбине до самого отъезда в Австралию. В 1957 г. Г. Д. вместе с семьей приехал в г. Брисбен. В эти годы в Брисбене было трудно устроиться по специальности и Г. Д. некоторое время работает на фабрике, выпускающей сборочные дома и вскоре с семьей переезжает в Сидней, где поступает на службу в крупное государственное учреждение, ведающее проектировкой и постройкой мостов и шоссежных дорог в Н. Ю. У.

Г. Д. работает как инженер-проектировщик, а впоследствии занимает пост руководителя проектов.

В 1974 году Георгий Д. был парализован и вынужден был уйти на инвалидную пенсию. Болезнь прогрессировала и 12 января 1983 г. Г. Д. не стало.

Г. Д. много времени и энергии отдал общественной работе в русской колонии, он был вице-председателем Русского Благотворительного Общества, а также в течение многих лет нес обязанности помощника старосты русского храма в Кабраматта.

17 февраля 1983 года в Павлодаре, СССР, скончался инженер Александр Сергеевич Попов. А. С. родился в октябре 1910 г. на ст. Ханьлаохэцзы. С 1921 г. стал жить с родителями в Харбине, где окончил в 1928 г. Пушкинскую гимназию. В 1928 г. поступил в ХПИ на инженерно-строительный факультет. В

ученьи был перерыв, но в 1936 г. А. С. окончил институт (в марте) со званием инженера-строителя. В Харбине работа А. С. была связана со строительством на различных угольных коях. В августе 1954 г. А. С. выехал в СССР, где в течение пяти лет выполнял работы по строительству на целинных землях Казахстана, а затем переехал в г. Павлодар, где связал свою жизнь с Павлодарским тракторным заводом; сначала строил его, а затем продолжал работу в отделе капитального строительства, занимая крупные посты. Вышел на пенсию в июне 1981 г.

В марте 1983 г. в Советском Союзе в Магаданской обл. скончался Владимир Семенович Колотилин. В. С. родился в 1914 г. на ст. Мулин КВЖД, среднее образование получил в Харбине, окончив 1-ое Харбинское Реальное Училище в 1932 г.. В том же году поступил во вновь открытый Северо-Маньчжурский Политехнический Институт при Х. С. М. Л., где проучился до закрытия его в 1935 г., перейдя потом в ХПИ. В 1937 г. он успешно защитил дипломный проект и удостоен звания инженера-механика. В студенческие годы работал электромонтером на сцене Коммерческого Собрания, заведя световыми эффектами и хорошо был известен харбинским артистам. С 1938 г. по 1941 г. он работал в Харбине, Чанчуне и Пекине. С 1941 г. по 1943 г. работал на паточном заводе при Сунгарийских мельницах. С 1943 г. по 1955 г. работал на харбинском фанерном заводе бр. Лиддел. В 1955 г. работал в Проектном бюро легкой промышленности. В 1955 г. выехал в СССР с семьей, где работал на инженерных должностях до самой кончины.

Николай Иннокентьевич КУТУЗОВ родился 9-го декабря 1927 г. в Харбине. В 1944 г. Н. И. закончил Харбинскую Духовную Семинарию, а в 1946 г. поступил в ХПИ на Восточно-Экономический факультет, который закончил в 1949 г.. С 1949 г. по 1956 г. Н. И. работал преподавателем китайского языка в русских школах города Харбина.

Приехав с семьей в Австралию в 1957 г. Н. И. стал работать чертежником в техническом бюро, последнее место его работы было предприятие "Dickson-Johnson P/L", где он занимал должность senior draughtsman.

Скончался Н. И. 30 ноября 1980 г. от паралича сердца в г. Брисбен.

Борис Алексеевич ГОРЕЛКИН родился 6-го марта 1929 г. в Харбине. В 1945 году закончил Духовную Семинарию и в 1946 г. поступил в ХПИ на Инженерно-Механический Факультет, который закончил в 1951 г., получив диплом инженера-механика. После окончания Института Б. А. был направлен на работу в металлургический комбинат в городе Бэнси.

В 1955 году покидает Китай и в Советском Союзе первое время работает в сельской местности, как инженер по ремонту сельскохозяйственных машин; позднее переезжает в Свердловск и поступает на работу в предприятие, снабжающее машинное оборудование для шахт. В этом предприятии Б. А. работал больше 20-ти лет на должности старшего инженера.

24-го июля 1982 г. Б. А. трагически погиб, он был сбит автомашиной при переходе улицы.

Иван Евгеньевич БЕККЕР родился 14-го августа 1923 г. в Китае в г. Хайларе. Среднее образование получил в Харбине в гимназии им. Достоевского, после окончания которой поступил в СМУ на Электро-Механический Факультет, который закончил в 1943 г., получив диплом инженера-механика.

С 1943 по 1944 г. работал на Мулинских Коях, а с 1944 по 1946 г. на ремонте машин. В 1946-ом г. поступил на К.Ч.жд. и до 1948 г. работал сперва как помощник машиниста, а позднее машинистом на паровозе.

В 1948-ом г. поступает в Техническое бюро на восстановление заводов и оборудования в Гиринской провинции на должность инженера-конструктора, а с 1951-го г. переходит на работу в Техническое бюро Хэйлуцзянской провинции, где работает на проектах постройки новых сахарных заводов в Паросиловом отделе. После окончания проектной работы И. Е. был командирован на постройку сахарного за-

вода в городе Лаха. В 1956-ом г. он переходит на работу в Научно-исследовательский Институт, где работает до 1958-го г. Покинув Китай приезжает в Австралию и в 1959-ом г. поступает на работу в Сиднее на должность проектировщика в крупную фирму, которая проектировала и устанавливала котлы высокого давления на ряде электростанций штата Н. Ю. У. В 1961-ом г. переезжает в Воллонгонг и поступает в предприятие John Lysaght, выпускающее разнообразный стальной прокат. И. Е. работает в должности инженера на проектировке и установке новых прокатных линий. Там И. Е. работал до своей смерти, которая наступила неожиданно от паралича сердца 14 сентября 1980-го г.

31-го октября 1982 г. на 57-ом году жизни в г. Новосибирске скончалась наша коллега Людмила Георгиевна ЗАЙЦЕВА (ур. ЛЕСКОВА).

Л. Г. окончила конвент Урсулинок в гор. Харбине. В 1943 г. поступила в СМУ на Коммерческое Отделение, а в 1945 г. перешла в ХПИ на Транспортно-Экономический факультет. Не успев защитить диплом по семейным обстоятельствам начала свою рабочую карьеру в Медицинском Институте на кафедре иностранных языков. В 1955 г. выехала с семьей в г. Новосибирск. С тех пор до конца своих дней она работала в Научно-исследовательском Институте, как специалист технических переводов английского и французского языков.

10-го февраля 1981 г. в Сиднее скончался Владимир Михайлович СУХОВ. Родился он 15-го декабря 1921 г. в Харбине, среднее образование получил в Лицее Св. Николая, который закончил в 1942-ом г. В 1942-ом г. поступил в СМУ, а с 1943-го по 1945-ый год учился на Богословском факультете. В 1945-ом г. поступил в ХПИ на Инженерно-Строительный факультет, который закончил в 1950-ом г. По окончании Института работал в техническом бюро по постройке сахарных заводов, как инженер-строитель. В 1957-ом г. уехал с семьей в Австралию в г. Мельбурн. Первым местом его работы в Австралии было THE STATE RIVERS & WATER SUPPLY COMMISSION. Переехав с семьей в г. Джилонг стал работать в частной строительной компании DAVID HAMELTON AND V. SUHOV в должности инженера консультанта до 1965-го г., а затем до самой смерти работал в GEELONG WATER TRUST, как инженер-строитель по проектам водохранилищ.

Умер он во время летнего отпуска в Сиднее. Похоронен в г. Мельбурне.

Роберт Конрадович ВИРФЕЛЬ родился 2.1.1910 г. в Харбине. Учился в Железнодорожном Коммерческом Училище до 1925 года. Потом перешел в гимназию им. Пушкина, которую окончил в 1927 г. В 1927 г. поступил в Харбинский Политехнический Институт на Электро-Механическое отделение.

В 1932 г. получил диплом со званием инженера электро-механика.

В 1933 г. начал работать в механической мастерской Башкирова. В 1939 г. перешел в мех. мастерские братьев Максимовых.

После 1946 г. работал в различных предприятиях на руководящих должностях и занимался частными проектами. В 1952 г. уехал из Харбина в Западную Германию. В городе Нойс (рядом с Дюссельдорфом) на р. Рейн поступил в большую фирму "Букау и Вольф", где работал по тепловым расчетам крупных котельных агрегатов.

В 1973 г. по возрасту вышел в отставку, но продолжал работать по техническим переводам с немецкого на русский и с русского на немецкий для больших станкостроительных фирм.

Р. К. скончался после продолжительной болезни 3.12.82 г. в г. Нойс.

Роберт Конрадович был хорошим конструктором и технологом.

Александр Иванович АЛЯВДИН родился в 1908 г. на Дальнем Востоке в семье ж.д.служащего. Начальное образование получил в г. Никольск-Уссурийск. Затем в Харбине он оканчивает Новую Смешанную Гимназию в 1925 г. с серебряной медалью.

В 1931 г. оканчивает Инженерно-Строительный Факультет ХПИ, получив звание Инженера Путей Сообщения. В 1932 г. уезжает на жительство в г. Шанхай.

Его послужной список включает ряд иностранных фирм в Шанхае:
 INTERNATIONAL ENGINEERING & CONSTRUCTION Co (1932 г.)
 ORIENTAL ENGINEERING Co (1933 – 38 г.)
 CHINA UNITED LAMP Co (1938 – 40 г.)
 THE TEHAS COMPANY (CHINA) LTD (1940 - 48 г.)

В 1959 г. А. И. подает заявление в Институт Инженеров Австралии, который признает его диплом и квалификации. А. И. подает на пост в Австралийском Патентном Бюро в Канберре, выдерживает специальный государственный экзамен, переезжает в г. Канберру и начинает работать в Патентном Бюро, где и служит до выхода на пенсию.

Долгие годы А. И. увлекался охотой и рыбалкой.

А. И. написал ряд статей, которые помещены в разных номерах журнала "ПОЛИТЕХНИК", а после смерти А. И. в свет вышел сборник рассказов, принадлежащих его перу.

8-го декабря 1983 года А. И. ушел из жизни вместе с женой.

Анатолий Александрович ДМИТРИЕВ умер в 1981 г. в Сов. Союзе в г. Алма-Ата.

В 1925 г. поступил на Дорожно-Строительный Факультет Политехнического Института. После окончания Института А. А. успешно работал в Китае, принимая участие в многих государственных прозктах. В 1958 году уехал в Сов. Союз, где жил в г. Алма-Ата и работал на большом бетонном заводе по изготовлению железобетонных элементов для сборных сооружений, а также и архитектором по проектировке бытовых объектов.

В 11 ч. вечера 26 сентября 1984 г. в городе Иннсбрук в Австрии от разрыва сердца скоропостижно скончался инженер Борис Георгиевич МИЛЕНКО. Он находился там с женой во время заграничного путешествия.

Б. Г. родился 1 ноября 1917 г. на Воткинском заводе в России, потом жил в Харбине, где окончил Коммерческое Училище на Пристани. Учился в Гонконгском университете, который закончил в 1939 г. со званием инженера-электрика. Работал в паровой компании Баттерфильд энд Скуайр как инженер, плавал на пароходе до начала Тихоокеанской войны. Работал в Ираке в г. Басра. В Австралию приехал в 1944 г. и работал во многих частных и государственных фирмах. Последней его службой была государственная Energy Authority. Читал лекции в технических колледжах и в университете Нью Саус Уэльс.

Б. Г. с женой часто посещали наши инженерные встречи. Б. Г. имел также литературный талант, издал свою книгу. Для этого журнала он написал статью о Гонконгском университете.

Георгий Сергеевич БОРИСОГЛЕБСКИЙ родился 22-го июня 1902 г. в Ашхабаде. Среднее образование получил в Хабаровском Кадетском Корпусе. Закончил Строительный Факультет ХПИ в 1930 г., получив диплом Инженера-Строителя.

Покинув Харбин Г. С. переезжает в г. Шанхай, где начинает работать по строительству высотных зданий, специализируясь по железобетонным конструкциям.

Покинув Китай Г. С. с семьей в 1938-ом г. переезжает в Австралию в Сидней. Здесь он работает в государственных учреждениях, причем часто приглашается другими учреждениями как советник для разрешения ряда серьезных вопросов, связанных с различного рода строительством.

Г. С. принимает участие в русской общественной жизни Сиднея и является одним из основателей первого русского храма в Сиднее. 17-го сентября 1984 г. Г. С. тихо скончался.



ПРАВЛЕНИЕ Объединения и РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА "Политехник" скорбят о смерти своих коллег и выражают искреннее соболезнование родственникам и близким почивших.

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ О ТУБАБАО

Несмотря на то, что в период "Тубабаоского Сидения", когда около 6.000 нашего брата русских беженцев из Шанхая и Тяньцзина жили на Филиппинских островах в "Палаточном городе" на о. Самар в поселке Тубабао и где условия жизни были очень жесткими и, особенно, когда у людей была полная неопределенность в отношении планов на будущее, чувство юмора все же помогало поддерживать надежду на какой-то выход из казалось-бы полного безнадежного положения и помогало скрашивать ежедневное существование.

В доказательство приводим ниже некоторые пародийные стишки и частушки на мотивы всем известных песен; все они, конечно, имеют общую злободневную в тот период тему и отражают общие настроения и чаяния беженцев.

Печатались они в местной газетке, которая издавалась своими же силами.

Необходимо напомнить тем, кто прошел через эту Самарскую эпопею, а также раз'яснить тем, кто там не был, кое-какие события и слова, встречающиеся в стихах, прежде чем перейти к самим стихам.

- 1). IRO – International Relief Organization (Международная Организация Помощи беженцам) – шуточно "тетя Ира".
 - 2). D. P. – Displaced Person (беженец)
 - 3). HASH – XAlII – молотое мясо в консервированном виде (основное питание в первый период времени).
 - 4) Малерка – местная филиппинская водка.
 - 5) В какой-то период "Тубабаоского Сидения" в IRO прошел закон о разрешении в'езда некоторого количества беженцев в некоторые страны, являющиеся членами IRO. (В стихах упоминается, как "Билл").
 - 6) Комб – представитель IRO, назначенный, как заведывающий лагерем и наладивший систему снабжения питанием.
 - 7) После утверждения закона о в'езде, представитель IRO выдавал анкетные формы для заполнения для виз в упомянутые государства.
- Ну, итак перейдем к стихам.

САМАРАДИНО

Скажи-ка дядя, ведь недаром
Мы пострадали под Самаром,
Бежавши от чумы.

Да, были сборы боевые
Да говорят еще какие
Недаром все мы были злые,
Презлые были мы.

Мы очень сильно горевали
Досадно было – долго ждали
Ворчали старики.

Ведь мы уж продали квартиры
Не может, что-ли, тетя Ира
До сепаратного бы мира
Скорей нас увезти?

Нас очень долго прививали,
По учреждениям таскали,
Сбивались мы с ног.

Бумаги с пуд мы исписали,
На все вопросы отвечали
Печати нам понаставляли
Куда угодно, кто, как мог.

Но вот на группы нас разбили
И в Тубабао покатали
И стали мы Ди-Пи.

Такая нам досталась доля.
Мы там нашли большое поле
Есть разгуляться где на воле
Простору, как в степи.

Мы потом долго обливались
Когда палатки воздвигались,
Ворчали старики.
Не может что-ли, тетя Ира
Нам всем здесь выстроить квартиры

Иль хаты, что-ли ддя "близиру"
 Мы-ж мокнем, как сурки.
 Забил кастрюлю ХАШем туго
 И думал угощу я друга
 Покушай, брат Ди-Пи!
 А друг мой, ушки на макушке
 И отвечает, как из пушки:
 "Предпочитаю я ракушки
 Сырыми улести".
 Да, был денек, багаж тяжелый
 Таскал с улыбкой я веселой
 На согнутой спине.

Мы очень долго голодали
 Досадно было — мяса ждали
 Давил нас ХАШ, как ком.
 И лишь тогда повеселели
 И снова весело запели
 И даже чуть-чуть разжирили
 С приездом "дяди Комб".
 Да, были люди в наше время
 Не то, что нынешнее племя
 Богатыри не вы.
 Плохая нам досталась доля,
 Хотя и все вернулись с поля
 Но будь на то Господня воля
 Там не жили бы мы.

КОЛЫБЕЛЬНАЯ

Светит месяц, светит ясный
 Во чужом краю.
 Спи младенец мой прекрасный,
 Баюшки-баю!
 Все пути у нас в тумане
 Много разных тут...
 Чудный остров в океане
 Наш сейчас приют.
 Спи, родной мой, без заботы
 Спи и без каприз
 Будут скоро у нас квоты
 Будет много виз.
 Ты получишь и гостинцы
 Будь приветлив, мил
 Нам покажут абиссинцы
 Африку и Нил.
 Будешь ласковым ребенком
 В этом ты краю
 Подружишься с негритенком,
 Баюшки-баю!
 Будем жить с тобой далеко
 Светел Божий мир!
 Нас возьмет к себе Марокко
 Может быть, ... Алжир!
 Говорят, что и Панама
 Нам дает уют

Обещал тибетский Лама
 Беженцам приют.
 Спи, не все же песни спеты,
 Спи же, мой родной,
 Завтра новые анкеты
 Нам дадут с тобой.
 Предложенья на все вкусы
 И — конец всех бед.
 Приезжают к нам зулусы,
 Даже самоед.
 Будут песни, будут пляски
 Вспомним мы про лед
 Может быть страна Аляска
 Нас к себе возьмет.
 Есть на свете Амазонка
 Люди, как в раю
 Ну, не смейся же так звонко,
 Баюшки-баю!
 Пусть сейчас крепки заслоны
 Близок счастья час
 Пишут новые законы
 Говорят, — для нас.
 И тогда другие песни
 Я тебе спою
 А пока засни, хоть тресни,
 Баюшки, баю!

ФАРАОНОВЫ КОРОВЫ

Сон эмигранта

Жил на свете эмигрант
 Он объездил много стран,
 Но остался жить в Китае
 В славном городе Шанхае.
 Там красиво он зажил
 В банке счет себе открыл,
 Но однажды ночью он
 Увидал ужасный сон:
 Промеж пальмовых листов
 Будто семь идут коров
 Так идут они все в ряд
 И, поджав хвосты, мычат.
 В кожу кости их одеты
 На ходу хрустят скелеты
 Тоши ноги их, как палки
 Эмигрант бежит к гадалке.
 "Истолкуй, голубка, сон
 Что-то верно значит он.
 В голове моей угар,
 Посмотри в хрустальный шар".
 — Разгони мои сомненья
 Заплачу за объясненья".
 Долго в шар она глядела
 Шар тот терла и вертела
 И, приняв угрюмый вид,
 Эмигранту говорит:
 "Вижу пальмы, вижу море
 Вижу много слез и горя
 Вижу странный островок
 Из палаток городок
 Вижу тысяч шесть печальных
 Лиц угрюмых, безначальных.

Слышу странные слова
 Их понять не в силах я:
 Тубабао! ИРО, ХАШ
 Все язык чужой, не наш.
 Впрочем эта кабала
 Скрыта тайно для меня.
 Вижу также и коров
 И десяток странных слов.
 Эти тощие коровы
 Суть питания основы
 Шести тысячей Ди-Пи
 Как ты хочешь, так пойми."
 Рассердился эмигрант:
 "Не такой уж я болван
 Чтобы слушать этот бред
 Это вовсе не ответ!
 Непонятен этот сон!"
 И не дал ей денег он.
 Год прошел, а может два,
 Эмигрант попал сюда
 На злосчастный, на Самар
 Не соврал хрустальный шар.
 Стал понятен смысл тех слов,
 Увидал он и коров.
 Семь коров, идущих в ряд,
 И услышал, как мычат.
 Сам он грустно замычал
 И гадалку разыскал.
 Вынимает ей пятерку:
 "На, голубка, на мадерку
 Сбылись вещие слова
 Ты тогда была права".

ВЗВЕЙТЕСЬ, СОКОЛЫ, ОРЛАМИ

Взвейтесь, соколы, орлами
 Полно горе горевать
 То-ли дело в Тубабао
 В поле лагерем стоять.
 Лагерь — город полотняный
 В нем палатки там стоят
 В них румяных и веселых
 Тысяч шесть Ди-Пи сидят.

Утром встанешь, — перезвоны!
 Складки весело бренчат
 По оврагам и по склонам
 Люди в очередь летят.
 Загорели, как зулусы
 В этом лагере Ди-Пи
 Им ни солнце, ни укусы,
 Ни тайфуны не страшны.

Только стали экспансивны
 Мы от климата, нервны
 Ссоры наши — примитивны
 И наивны и смешны.
 И на кухне до обеда
 Когда все мы голодны,
 Души вылить пред соседом
 Обязательно должны.

После этих излияний
 Буйных в госпиталь несут
 Их друзья-ж, без состраданья
 Танцевать и петь идут.
 Засыпая же, мечтает
 Всяк о визе в новый край
 И изгнанникам Китая
 Только снится светлый рай.

АРИЯ ИЗ "КНЯЗЬ ИГОРЬ"

Ни сна, ни отдыха измученной душе
 Мне ночь не шлет отрады и забвенья
 Лишь прошлое я вновь переживаю
 Один в тиши ночной.
 О, дайте, дайте мне свободу!
 Клеймо Ди-Пи сумею искупить
 Мой организм тропической природы
 Не в силах больше пережить.

О, дайте, дайте афидавит!
 Куда-нибудь в нормальную страну
 Себе на жизнь немного денег
 Трудом своим я как-нибудь скоплю.
 Забуду я о рационах
 О неудобном кухонном меню
 Консервах разных и бульонах
 Питаться стану, чем хочу.

Спасу я честь свою и имя
 Таким же стану, как и все
 О, сжальтесь над Ди-Пи; во имя
 Святой Любви, свободу дайте мне!

ДВЕ ГИТАРЫ

Две гитары за стеной
 Весело завьбли
 Знать, в палате угловой
 Визу получили
 Эх, раз, еще раз, еще много, много раз...
 Где болит и что болит?
 Голова от слухов
 Что ни день, то получаем
 Новость в новом духе.
 Эх, раз, еще раз....
 Говорят, что "Билл" вот вот
 Прилетит на крыльях
 А пока на Новый Год
 Запись мы открыли
 Эх, раз, еще раз.....

Много я послал анкет
 В Аргентину эту
 С заказным письмом в ответ
 Шлют еще анкеты....
 Эх, раз, еще раз.....
 Чтобы выехать скорей
 Хлопотал за стариков
 Им послали афидавит
 Моему-же срок истек
 Эх, раз, еще раз.....
 Паковал багаж с неделю
 Сдать не сдал, распаковал
 Вдруг — опять распоряженье:
 Чтобы я его сдавал
 Эх, раз еще раз....

Две старушки в Новый Свет
 Жажнут продвиженья
 Одной девяносто лет
 Другая — без движенья

Записала Евгения Остроухова.

СТАРШЕЕ ПОКОЛЕНИЕ

Пока родители еще молодые, они стараются воспитывать своих детей, наследников, как полагается, — в строгости и дисциплине, кормить их нормально — балансирующей пищей, учить послушанию, умеренности во всем, наказывать, когда надо. Порой даже с применением физического воздействия, в виде, скажем, — шлепка по мягкой части. И редко поддаются хитростям, на которые так способны эти, неоформившиеся еще птенцы.

Но, как только эти родители превращаются в персон старшего возраста, именуемых в общежитии "бабушкой" и "дедушкой", резко меняется отношение к детям ихних детей, именуемых в общежитии "внуками".

Куда девается вся стройная система воспитания? Куда исчезает балансирующая пища?

Хочет дитя кушать в неурочное время? Пожалуйста, — кушай сколько хочешь, пока вмещается, через край не переливается. Хочешь сладкого? Да, ради Бога, на тебе сладкое. Ешь, наворачивай!

Хочешь Т.В. смотреть? В чем дело? На, тебе Т. В.! Дай-ка я включу. Смотри хоть целый день в эту коробку и жуй сладкое!

Зубы, говорят, от сладкого испортятся!

Глупости какие! Это уж пусть родители не разрешают, а уж, если мы не позволим, внуки обидятся. Любить может нас не будут.

Скажут, — деда с бабой — скупердяи какие-то, жалеют сладкого для бедного, мол, ребеночка!

Вот и портят... Ох, как портят малышей дедушки с бабушками. Обкармливают их почем зря, подарочками задаривают, деньгами на карманные расходы не в меру снабжают.

По своему опыту знаю.

Оно, конечно, понятно, если толком разобраться. Любят, ведь, внуков своих, гордятся продолжателями рода своего. А как же?

"Вот, — говорит тут один дедушка, — "Петя у меня, внучек растет, пять лет ему стукнуло, — ну, какой, знаете, умный! Просто — гений! Я еще никогда другого такого способного не видал. Спросите у него сколько дважды два? Даже, не задумается; так прямо в ответ и брякнет: — четыре! говорит.

Да, да, не вру, так, значит и говорит: четыре! Ну, подумайте, какой развитой для своих лет! А внучка моя — тоже, просто, — золото. Ей сейчас шесть с половиной лет будет. Так она уж сама воду вскипятить может! Ей Богу, не вру.

Возьмет, знаете, это чайник, воды нальет, штепсель воткнет и... готово! Через три минуты, пожалуйста, получайте кипяток!

"Нет, — говорит, скажу Вам совершенно безпристрастно, сколько детей не видал, но таких, как мои внуки, других нету... — Верно говорю."

Порой бабушки и дедушки частенько пересаливают. Любят, конечно, своих внучат, восторгаются их способностями, которых порой и в зачатке не имеется.

Но, когда они считают, что других тем для разговора, как только об этих маленьких нету, то уж тут немножко множко получается.

Извините!

Пришлось нам с женой тут через такое перешагнуть.

У одних наших друзей такой небольшой ребеночек родился — внучка, значит. Живут они в другом городе. Проходит эдак год с небольшим. Приезжаем мы к ним в гости.

Ну, только об внучке, конечно, и разговоров.

И такая-го она замечательная, и то она умеет и это она умеет, легко проделывает.

Подумайте-ка, это в год с небольшим. А?

Здорово? Что-то дальше будет?

А в это самое время дедушка и говорит:

”Я вам сейчас кассетку небольшую поставлю. Записал я, как внучка моя, будущая Сузерланд, поет... Вот, послушайте. Прелесть!”

И поставил. Сперва просто захрипело..., потом слабое вяканье, потом... — более громкое вяканье (видно, микрофон ближе поднесли к производителю звука). гу-гу-гу!...а... гы ... а .. гу . у-у-... а гы. мы, ма... пу ... а ... а ... у ... у!! Какое-то чавканье. Кассета часовая, значит такой репертуар продолжался полчаса.

Ну, я Вам скажу, — и развлеченье!

Хорошо еще, что дедушка заснуть не давал, вставляя все время свои комментарии:

”Слышите, слышите, как она ясно гу-гы выговаривает. Это — она так маму зовет. Какой способный ребенок! Не правда, ли? А вот тут она соску сосет: пососет, пососет и... выплюнет. Слышите, опять в рот взяла, ... сосет, значит! Замечательно, не правда ли?

Ведь, ей так будет интересно слушать эту запись, когда она вырастет. Тут мы с женой дружно согласились, что ей будет интересно.

Ну, а нам, я Вам скажу по-секрету, совсем не интересно было слушать эти звуки.

Когда кассета стала подходить к концу, мы, было, начали с супругой улыбаться друг другу, но тут дедушка окончательно добил нас:

”Вот, — говорит, — на другой стороне она — уже большая, — ей тут одиннадцать месяцев. Послушайте, послушайте!” И началась пытка заново, другие полчаса!

Никакой, правда, разницы в исполнении я не заметил. Пожалуй, только гу-гу-гу, и гы-гы-гы производились более часто и более громко.

Никогда нас еще не угощали нигде таким развлечением! Смотривали мы бесконечные фотографии малюсеньких бебешек, похожих друг на друга, как две капли воды, восторгались, удивлялись, хвалили, выслушивали, как ловко эти бебешки кушают, пьют или справляют свои натуральные потребности.

Но вот часовую вокально-музыкальную программу, запись звуков, производимых таким вот родившимся маленьким человечком, услышали мы в первый раз! Надеемся, что и в последний!

Бабушки многие любят карточки своих внуков с собой всюду носить и с гордостью показывать их при встречах своим друзьям, знакомым и даже незнакомым, впервые встретившись.

”Посмотрите, какие у меня внуки. Сейчас, сейчас, я Вам их покажу. Ах, Господи, да куда же я их положила? куда засунула?

Ах — вот они здесь, в сумочке, вот вот они мои дорогие! Смотрите, какие красавцы! Не правда ли? Совершенно объективно говорю. Вы только посмотрите как младший-то красавец-писанный! Высокий, стройный!”

В таком небольшом возрасте все эти маленькие, я полагаю, красавцы писанные и разобрать их, вообще, дело трудное.

Я вот недавно старые карточки в альбоме рассматривал и так там много таких только что родившихся маленьких ребеночков снято. А я по глупости надписей не сделал кто, чей и откуда.

Смотрю и гадаю:... постой, постой, да это-же Митя, или нет, кажется — Паша, а может быть это — Таня? А? Видите, даже толком не разберешь.

Подходит жена, выручает: — ”это, — говорит Петя Петровский”. Говорит так уверенно.

”А как, — говорю, — ты это знаешь?

”Да, видишь, он в корзиночке лежит. Ну, вот эту корзиночку мы подарили, когда Петя родился. Значит Петя и должен быть.”

Ну, слава Богу, разобрались. По вещественным доказательствам.

Дорогие бабушки и дедушки, я вот что Вам посоветую: все хорошо, когда в меру, а потому восторгайтесь своими маленькими про себя, но уж если неймется и восторг хочет выскочить наружу, то, пожалуйста, выдавайте его нам маленькими порциями.

И вам будет хорошо, что высказались и нам, Вашим друзьям, будет вполне терпимо и... даже может быть и интересно....!

Б. Козловский.

Оглавление

От редакции	1	Город юности	63
Деятельность объединения инженеров, окончивших ХПИ и СМУ, проживающих в Сиднее, за последние два года	2	Harbin Electrical Machinery Works – HEMW 1951 – 1981 (Харбинский завод электрических машин)	64
В Объединении харбинских инженеров	4	Как П. П. Старожилов въехал в Харбин	65
Юбилейное торжество в Объединении инженеров, окончивших Харбинский Политехнический Институт	6	Легендарный Ши Пу-Чуан на Чоле	68
Празднование 60-летия ХПИ	8	Русское студенческое общество Гонконгского Университета	69
Альма Матер	10	Наше новое место встреч – общественный центр Барвуда "Вудсток"	69
Михаил Николаевич Покровский – инженер путей сообщения	10	Первый день в Австралии (Из дневника эмигрантки)	71
Иван Степанович Задорожный – инженер путей сообщения. Краткие сведения о работе	12	Паломничество на Святую Землю	74
Инженеры в Австралии	13	Путешествие из Парижа в Пекин в 1903 году	81
О коллеге Н. А. Гальфтер	14	Данные о путешествии из Парижа во Владивосток в 1902 году (до открытия линии в Маньчжурию в 1903 г.)	81
Первые шаги в Австралии	14	Отзывы о журнале "Политехник" № 10	82
Механический завод "ЛОГА" (Воспоминание о создании завода.)	15	"Политехник" 1969–79	82
Новый ангар на аэродроме в Ричмонде	18	Письмо из Мельбурна	84
О работе наших инженеров в стальной промышленности Австралии	19	Отзыв о журнале "Политехник" № 10 из далекой Бразилии	84
Харбинские инженеры в Русском Благотворительном Обществе	22	Добавления к журналу "Политехник" № 10	85
Русское православное кладбище в Сиднее	23	Еще о Харбине и Маньчжурии	86
Проект Юго-Восточной Анатолии (Проект ЮВА)	25	Скорбная страница	87
Встреча с китайскими инженерами из Харбина	26	Из воспоминаний о Тубабао	94
Наши японские коллеги	26	Самарадино	94
Цифровое телевидение	28	Колыбельная	95
Б. В. Скворцов (1896 – 1980)	31	Фараоновы коровы (Сон эмигранта)	96
Комета Галлея снова летит к Земле	32	Взвейтесь, соколы, орлами	96
Русско-Китайское Ремесленное Училище (Воспоминания)	33	Ария из "Князь Игорь"	97
Харбинская зима	35	Две гитары	97
Южно-Маньчжурская железнодорожная компания	36	Старшее поколение	98
Станции Китайской Восточной железной дороги	40	Фотографии:	
Винный завод в Имяньпо (1955 – 57 года)	43	60 лет Х.П.И. Слово председателя Д. А. Шамшурнина: "Пятиминутка" Новости техники. Колл. Зуев; 62-ая годовщина основания Х.П.И. (апрель 1984 г.)	3А
Денежная система в Северной Маньчжурии "Тянь-Бинь"	45	Город Харбин с пинчьево полета; Группа студентов, лекторов и профессоров на ступенях ХПИ после продажи дороги Китаю	3Б
Китайский театр	47	Харбин, Русско-Азиатский банк; Кит. парикмахер в Харбине; Инж. В. Гунько на стройке Сидней	19А
Письмо из Мельбурна	48	Осенняя распутица в Харбине; Май месяц. "Бывало и так!"; К. Гредякин у нас в Сиднее	19В
Коммерция у китайцев (до 1932 г.) Харбину	49	Портал ХПИ в настоящие дни; Знакомые ступени нашего ХПИ; Новый город, угол Большого просп. и Новоторговой улицы;	
Военные кладбища в Маньчжурии	52	Магазин Чурнина; Сунгари.	59А
О кладбищах в Харбине	52	Уголок старого. 20-ые годы.; Владук;	
Наш родной Харбин	53	Мостовая улица. 30-ые годы.	59В
По родным тропам. Поездка в Китай в 1984 г.	55		

THE LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF
NORTH CAROLINA
AT CHAPEL HILL



RARE BOOK COLLECTION

The André Savine Collection

Savine
Folio
T173
.H272
P66
no.11

ХАРБИНСКИЙ ПОЛИТЕХНИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ

